Eisenbahn JOURNAL
2 2009

ZKZ B 7539 Sondernummer 4 ISBN 978-3-89610-308-6 Best.-Nr. 66 09 02 **Deutschland € 13,70**
Österreich € 15,00 Schweiz sfr 27,40 Belgien, Luxemburg € 15,75 Norwegen NOK 175,00
Niederlande € 17,35 Italien, Spanien, Portugal (con.) € 17,80

Josef Brandls Traumanlagen



Auf der fränk'schen Eisenbahn

Große Anlage in H0: Hauptstrecke, Nebenstrecke, Endbahnhof und viel Natur

Magistrale für Märklin

Das Heimatmuseum im Lauterschen Schlösschen zu Schlüchtern beherbergt seit kurzem eine ausgesprochen sehenswerte Modellbahn-Anlage nach realem Vorbild. In vierjähriger Bauzeit bildete ein achtköpfiges Team engagierter Modellbauer auf über 40 qm Fläche sowohl den Bahnhof von Schlüchtern an der Magistrale Frankfurt–Fulda als auch die Rampe zum Distelrasentunnel nach. Dargestellt ist der Zeitraum Mitte der 80er-Jahre, als auf der elektrifizierten Hauptstrecke nicht nur bereits moderne, sondern – gerade aus heutiger Sicht – noch historische Fahrzeuge in großer Vielfalt zum Einsatz kamen. Viele der auf der Anlage mit detektivischer Akribie nachgebildeten Gleisanlagen, Gebäude und Bahnübergänge sind zudem längst verschwunden. Staunen Sie über eine Märklin-Anlage der Extraklasse, die exklusiv in der neuesten Ausgabe der Eisenbahn-Journal-Reihe „Super-Anlagen“ vorgestellt wird.

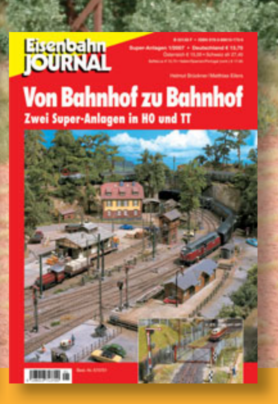
Super-Anlagen 1/2009
92 Seiten im DIN-A-4-Format, über 130 Abbildungen, Klammerheftung
Best.-Nr. 670901 · € 13,70



Foto: MIM Schlüchtern



Ottbergen 1976
44er-Jumbos im Weserbergland
Best.-Nr. 670602 · € 13,70



Von Bahnhof zu Bahnhof
Zwei Anlagen in H0 und TT
Best.-Nr. 670701 · € 13,70



Im Hochschwarzwald
Nebenbahn Lenzkirch–Bonndorf
Best.-Nr. 670702 · € 13,70



Brückenwalde 1965
H0-Anlage im Weserbergland
Best.-Nr. 670801 · € 13,70

Im hinteren Höllental
Durch das Tal der Gutach
Best.-Nr. 670802 · € 13,70



Erhältlich beim Fachhandel oder direkt beim EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41 / 5 34 81 0, Fax 0 81 41 / 5 34 81 33, bestellung@vgbahn.de





Der grüne Daumen wird weitergegeben: Josef Brandl mit Enkel (4).

Der grüne Daumen

Was macht eine Brandl-Anlage unverwechselbar? Modellbahn auf höchstem Niveau bauen auch manch andere – und trotzdem kann jeder, der sich ein wenig mit der Materie befasst, eine Brandl-Anlage sofort und sicher als eine solche identifizieren. „Der Mann hat eben seine eigene Handschrift beim Anlagenbau entwickelt", lautet die Antwort, die man von verschiedenen Seiten hören kann.

Mit dieser knappen Aussage gebe ich mich aber nicht zufrieden – sie erklärt nämlich nichts. „Der Mann verwendet Materialien und Techniken, die dem normalen Modellbauer nicht zur Verfügung stehen", ist ein weiterer Versuch. Dieser scheitert aber weitgehend, denn Josef Brandl lässt seit Jahren andere Modellbauer an seiner Vorgehensweise und seinen Techniken teilhaben – vor allem vermittelt durch die blauen Modellbahn-Sonderhefte des Eisenbahn-Journals. Alle Materialien, die Josef Brandl verwendet, sind frei erhältlich und werden vom Zubehörhandel angeboten. Hier hilft ein Studium der Anzeigen des Fachhandels.

Die Einschränkung „weitgehend" habe ich gemacht, denn zum einen hat Josef Brandl im Laufe der Jahre einen Maschinenpark aufgebaut, der sich so nicht in jeder Modellbahnwerkstatt findet; als Beispiel sei hier der Heißdrahtschneider genannt. Wer allerdings ambitioniert genug ist, auf brandlschem Niveau zu bauen, ist sicher auch in der Lage, ein solches Gerät selbst zu erstellen, zu leihen oder zu kaufen.

Zum anderen gibt es tatsächlich noch ein paar wenige Kniffe, über die Josef Brandl äußerst selten spricht. Durch Nachdenken und Ausprobieren hat er im Laufe der vielen Anlagenbaujahre für manche speziellen Dinge Mittel und Wege gefunden, schneller und effizienter zum Ziel zu kommen. Zur Verdeutlichung ein Bild aus der uns vertrauten Eisenbahnwelt: Sie wollen von Hamburg nach München fahren und steigen in einen von einer 01 gezogenen D-Zug. Die Reise dauert zehn Stunden und mehr. Brandl dagegen würde in den ICE steigen und wäre bereits nach sechs Stunden da. Das Ergebnis – die Ankunft in München – ist in beiden Fällen das gleiche. So ist es auch mit den Bautechniken: Wer will, kann auch ohne Brandls Kniffe die gleichen Ergebnisse erzielen, nur braucht er eben länger und muss die Geduld zum Ausprobieren haben.

Was ist nun Brandls Geheimnis? Was das Wesen seiner „Handschrift"? Da ist vielleicht der Themenschwerpunkt, der sich wie ein roter Faden durch seine Arbeiten zieht: Szenen aus dem ländlichen Raum, vor allem angesiedelt in der hügelig-mittelgebirgigen Landschaft seiner nordostbayerischen Heimat. Aber ergibt sich wirklich die „Handschrift" daraus, bevorzugt Motive aus der Umgebung der eigenen Kindheit und Jugend zu gestalten? Ist es das, was so charakteristisch an brandlschen Anlagen ist?

Nein, das, was eine Anlage von Brandl unverwechselbar macht, ist die Feinfühligkeit und Akribie, mit der er die Natur und besonders die Botanik gestaltet. Sei es bei einem Felshang, sei es in einem Garten oder bei geschotterten Wegen zwischen Feldern oder entlang der Gleise. Josef Brandl hat ein immenses Gespür dafür, welche Pflanzen wo unter welchen Bedingungen wie wachsen – und er ist in der Lage, dies im Modell überzeugend darzustellen. „Kein Wunder, dass er das kann, der Mann ist ja auch gelernter Gärtner", mag der eine oder andere jetzt einwenden.

Ich denke, es ist genau andersherum: Weil Josef Brandl dieses Gespür, den „grünen Daumen" hat, konnte er eine Gärtnerei betreiben und deshalb kann er Modellbahnanlagen in seinem unverwechselbaren Stil bauen.

Tobias Pütz

Neben der Strecke

Josef Brandl versteht es, nicht nur auf den Gleisen, sondern auch neben der Strecke für „Leben" zu sorgen. Da ist zum Beispiel der Jäger, der – auf dem Weg zu seinem Hochsitz – den Himmel mustert, um zu prüfen, wie das Wetter wohl wird. Da sind auch die Straßenfahrzeuge, die in ihrer Zusammenstellung immer wieder kleine Geschichten erzählen. Es lohnt sich also, die Bilder genau zu studieren. ➽ 30



Am Bahnhof

„Wie aus dem Leben gegriffen", sagen Besucher immer wieder, wenn sie vor einer Brandl-Anlage stehen und die vielen kleinen liebevoll gestalteten Details entdecken. Das Bahnhofsumfeld von Wurzbach bildet da keine Ausnahme. ➽ 44





Das Betriebswerk

Das Bw in Wurzbach belegt einen recht großen Teil des Bahngeländes und ist – an Vorbildmaßstäben gemessen – für den Nebenbahn-Endbahnhof eigentlich ein Stück zu groß und zu gut ausgestattet. Im Modell zählen jedoch nicht die Betriebskosten, sondern der Spielspaß – und da ist erlaubt, was gefällt. ➽ 50



Loklift

Wer eine umfangreiche Fahrzeugsammlung aufgebaut hat, kennt das Problem: Im sichtbaren Teil der Anlage lassen sich nur einige wenige Zuggarnituren abstellen, und auch die Schattenbahnhöfe verlangen schon wieder nach Erweiterung. Die Lösung kann ein Aufzug sein, in dem die Züge übereinander parken. ➽ 64





Foto Titelseite: Gabriele Brandl

Editorial

Galerie

Anlagenporträt

Anlagenbau

Diverses



Eisenbahnergärten

Bahnhofs- und betriebsstättennahe Gartenkolonien entlang der Eisenbahnstrecken waren etwas Typisches früherer Jahrzehnte. Sie lieferten einen wichtigen Beitrag zur Ernährung der Eisenbahner und boten Erholungsmöglichkeiten. Wie solche Gärten im Modell entstehen, erfahren Sie ab Seite ➽ 72



Alte Dampfer



Regler zu! Gleich ist Wurzbach erreicht. „Allmecht! Is's denn scho widder halber viere?“, denkt sich Frau Bergmoser in ihrem Kleingarten, als sie den Zug sieht, während sich der Bus die steile Straße hinaufmüht. Er wird die Anschlussreisenden ins fränkische Umland weiterbefördern.



Weite Landschaft



Eng verschachtelt ducken sich im Hintergrund die Häuser von Wurzbach ins Tal des gleichnamigen Flüsschens. Wie so oft liegt der Bahnhof etwas außerhalb, weil der Platz im Ortskern fehlt. Der Bahn war es recht. So fiel es leicht, den Betriebsanlagen mehr Raum zu geben.



Noch Zeit bis zum nächsten Zug



Während die zwei Rangierer noch einmal die 5:0-Niederlage des TSV Wurzbach im Gespräch aufgreifen, hält der Drehscheibenwärter ein kleines Nickerchen. Gleich wird's wieder Arbeit geben, wenn der Personenzug eingefahren ist. Und die Arbeiter am Holzstadel wundern sich: „Balke-Möbel aus Holzminden? Wer kann sich die denn leisten?"



Wachablösung



„Eine rote Lok mit langen Wagen? Das ist neu!“, denkt sich Frau Klinger und hält inne mit dem Kinderwagenschieben. Bei der Bahn ändern sich die Zeiten. Eine V 100 mit Umbauwagen wird bald zum gewohnten Bild in Wurzbach gehören.



Auf der Hauptstrecke

Aufgebaut nach einem klassischen Betriebskonzept, bietet diese Anlage Hauptbahnbetrieb auf langen Strecken genauso wie beschauliche Nebenbahn und Rangiermöglichkeiten.

Haupt- und Nebenbahn – das war schon einmal Thema des Eisenbahn-Journals, wenn Sie sich erinnern, liebe Leser. Unterteilt in das Anlagenporträt und die Baubeschreibung einer großen H0-Anlage aus der Werkstatt von Josef Brandl, bereiteten zwei Sonderhefte der Modellbahn-Bibliothek, die Ausgaben I/2000 und IV/2000, dieses Thema in aller Ausführlichkeit auf. Der Wunsch des Auftraggebers war damals, eine Landschaftsanlage mit möglichst vie-


Ein gewohntes Bild auf der Hauptstrecke: der ET 11 „Münchner Kindl“ im Schnellzugdienst. Eher selten war die Doppeltraktion.


In einer langen Linkskurve begegnet der ET 11 einem Eilzug, geführt von einer Lok der Baureihe 01.

Eine zweigleisige elektrifizierte Paradestrecke in einer Mittelgebirgslandschaft auf dem einen Anlagenschenkel, eine abzweigende Nebenbahn auf dem anderen – Modellbahnerherz, was willst du mehr?

len Betriebsmöglichkeiten auf einer sehr großen U-förmigen Fläche zu realisieren. Der Auftrag ging an Josef Brandl und, wie könnte es anders sein, das Ergebnis war vielversprechend: Während eine zweigleisige elektrifizierte Paradestrecke in einer Mittelgebirgslandschaft auf dem rechten Anlagenschenkel vielfältige Gelegenheiten bot, den reichen Bestand der Fahrzeugsammlung des Anlagenbesitzers zum Einsatz zu bringen, führte die abzweigende Nebenbahn auf den linken Anlagenschenkel und in die städtische Umgebung des Ortes Murgs mit einem mittelgroßen Bahnbetriebswerk und einem ausgedehnten Kopfbahnhof. Hier sollte „Betrieb“ gemacht werden, so wie es der Modelleisenbahner liebt. Das Rangieren und das Kopieren vorbildgetreuer Betriebsabläufe stellt eine besondere Herausforderung dar und bringt Abwechslung in den Modellbahneralltag. Gerade ein Kopfbahnhof mit dem Erfordernis eines stetigen Lokwechsels und

VT 25-Dieseltriebwagen sieht man in weniger frequentierten Personenzugdiensten. Noch kann die DB nicht auf sie verzichten.





Während der ET 11 seinem Ziel entgegenrauscht, lässt es die 92er mit ihrem Nahgüterzug auf der eingleisigen Nebenbahn ruhiger angehen.

In den 50er Jahren war die Bahn das Rückgrat der Wirtschaft. Ein Eilgüterzug, gezogen von einer Dampflok der Baureihe 45 mit Wagner-Blechen, begegnet einem Kesselwagenzug mit einer E 40.

der Zuführung neuer Loks aus dem nahegelegenen Bahnbetriebswerk hörte sich in der Planung sehr reizvoll an.

So weit die Theorie. Die Durchgestaltung der Anlage entsprach, wie von Josef Brandl gewohnt, höchstem Qualitätsniveau. Die Fotos der Sonderhefte aus der EJ-Modellbahn-Bibliothek belegen das in eindrucksvoller Weise. Von den räumlichen Gegebenheiten können viele Modellbahner nur träumen: Zwei große Räume im Untergeschoss eines Einfamilienhauses bieten beste Voraussetzungen für eine Großanlage mit vielfältigen Abstellmöglichkeiten für lange Zuggarnituren, deren Einsatz zum Teil sogar über einen Loklift gesteuert wird. Die automatisierte Paradestrecke lief perfekt, und die Anlage schien ein Vorzeigeobjekt ersten Ranges zu sein. Und dennoch war der Besitzer nicht zufrieden mit dem Gesamtergebnis, was sich aber erst nach einigen Jahren des Probierens und Fahrens herausstellte. Der Plan, man könne den Spielwert der Anlage erhöhen, indem man den individuellen Betrieb im Bereich des Kopfbahnhofs durch umfangreiche Gleisanlagen und erhöhten Rangieraufwand steigert, ging nicht auf.

„Der Betriebsbereich mit dem Kopfbahnhof war einfach zu überladen, zu viele Gleise", sagt der Besitzer. „Dadurch gab es immer wieder technische Probleme, die einem den Spaß verdarben. Außerdem fand ich mit der Zeit, dass die großartige Mittelgebirgslandschaft der Hauptstrecke rechts nicht mit dem städtischen Gepräge des linken Anlageteils harmoniert."

So entstand der Wunsch nach einer Veränderung. „Einfach ist besser!", war nun das Motto des Anlagenbesitzers, was aber nicht hieß, dass Abstriche an der Qualität der Anlage gemacht werden sollten. Deshalb war Josef Brandl wieder erster Ansprechpartner. Sein Plan, einen neuen Anlagenteil zu erstellen mit deutlicher Reduzierung der Gleisanlagen, aber mit Beibehaltung des Konzepts „Kopfbahnhof plus Bahnbetriebswerk", fand Zustimmung.

Die modulare Bauweise der Anlagen von Josef Brandl erwies sich hier als Glücksfall, konnte doch der gesamte linke Anlagenschenkel ausgebaut und an einen Interessenten auf Sardinien (!) verkauft werden. Der neue Anlagenteil, der unter dem Namen „Wurzbach" firmierte, wurde in der Werkstatt von Josef Brandl





fertiggestellt und anschließend in den Räumen des Besitzers mit dem bestehenden rechten Anlagenschenkel verbunden. Auch wenn man die Entstehungsgeschichte der Anlage nicht kennt – sie wirkt wie aus einem Guss und zeigt schon beim ersten Hinsehen, dass der „Meister“ Josef Brandl hier Hand angelegt hat. Zu dem überwältigenden Gesamteindruck trägt auch der fotorealistische Hintergrund bei, der sich hinter den Anlagenteilen an der Wand befindet. Sanft gleitet die Modelllandschaft hinüber in das Hintergrundbild, die Übergänge sind fließend. Unterstützt wird die positive Wirkung auf den Betrachter durch eine wohltuende indirekte Beleuchtung.

Leser, die die Sonderhefte der Modellbahn-Bibliothek aus dem Jahre 2000 kennen, werden vielleicht einige Motive, die in diesen Ausgaben abgebildet sind, wiedererkennen. So wie jeder, der eine Kamera besitzt, seine eigenen Vorstellungen hat, was ihm fotografierenswert erscheint, so gibt es auch beim Fotografieren einer Modellbahnlandschaft unterschiedliche Ideen. Eine Prämisse lautet sicherlich, dass das Motiv der Realität möglichst nahe kommen sollte. Was spricht an, was könnte den vom Hobby Modellbahn unbedarften Betrachter erfreuen und den Modellbahnfan begeistern? Wer Josef Brandl schon einmal beim „Komponieren“ einer Fotoszene erlebt hat, kann ermessen, wie sehr sein Herz an jedem Motiv, an jeder Einstellung hängt. Zuerst geht es um die Auswahl von Loks und Wagen, wenn es ein Eisenbahnbild an der Strecke ist. Dann wird überlegt, welche Figuren, Fahrzeuge und dazu passende Requisiten die Bildaussage erhöhen könnten. Immer wieder wird die Komposition mit einem Blick durch die Kamera überprüft, Loks und Wagen werden millimeterweise verschoben, bis alles zu passen scheint. Den ersten „Schuss“ überlässt er gerne seiner Tochter Gabriele, die ihn als gelernte Fotografin pro-





Die zweigleisige Hauptbahn verläuft direkt unterhalb der Staumauer. Das Wasserkraftwerk erzeugt Elektrizität und trägt seinen Teil dazu bei, dass die E 40 fahren kann.



Fotografenglück! Direkt unter der mächtigen Fachwerkträgerbrücke der Nebenbahn nach Wurzbach begegnen sich zwei Personenzüge, gezogen von einer Dampflok der Baureihe 01 und einer blauen „Bügelfalten"-E 10.

„Der Mais steht gut", hat Bauer Großmut festgestellt. Sein Blick wendet sich dem Eilzug zu, der mit einer gut gepflegten 01 an ihm vorbeizieht.

fessionell unterstützt. Gemeinsam wird dann das Ergebnis auf dem Monitor der Digitalkamera besprochen. Selten gelingt ein Foto mit der ersten Einstellung. Entfernung, Tiefenschärfe, Licht – alles muss stimmen. Nach vielen Versuchen kristallisiert sich dann das optimale Bild heraus mit einem Motiv, das von Gabriele und Josef Brandl gekonnt in Szene gesetzt wurde und das geeignet ist, in einem Heft des Eisenbahn-Journals Verwendung zu finden.

Genug der Vorgeschichte!

Wenden wir uns der Hauptstrecke zu. Nicht schnurgerade wie eine Strecke im Emsland (Eisenbahnfreunde werden sich an das letzte Refugium von DB-Dampfloks erinnern!), sondern in einem weitgezogenen Gegenbogen, gesäumt von dicht bewachsenen Hängen, Feldern und baumbestandenen Wiesen zieht sich die Strecke durch die Mittelgebirgslandschaft. Erinnerungen an Fahrten auf der fränk'schen Eisenbahn zwischen Würzburg, Gemünden und durch den Spessart nach Aschaffenburg werden wach. Die vorbildgetreue Nachbildung der Oberleitung beeindruckt den Betrachter, und selbstverständlich fahren die Elloks mit dem Bügel oben. Es ist ein Unding, wenn man mit ansehen muss, wie auf manchen Modellbahnanlagen Elloks abgebügelt bei vorhandener Oberleitung fahren. Wenn man die Strecken elektrifiziert, sollte die Oberleitung auch funktionstüchtig sein. Anderenfalls wäre eher anzuraten, einen reinen Dampf- und Diesellokbetrieb zu verwirklichen und auf die Oberleitung zu verzichten.

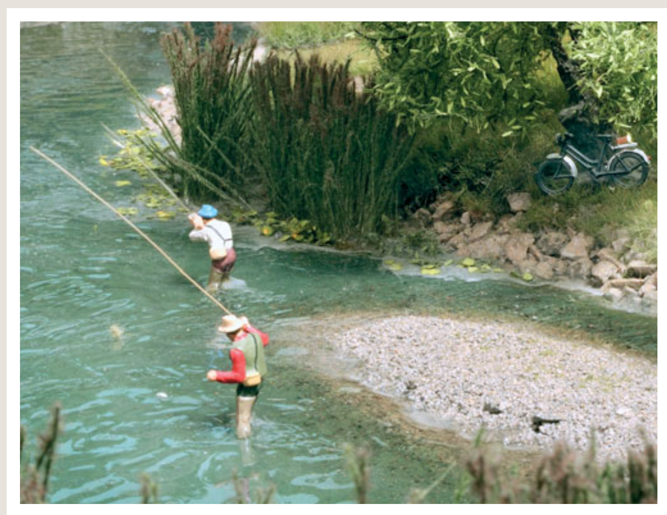
Zum naturgetreuen Eindruck trägt auch die üppige Vegetation bei, die links und rechts der Hauptstrecke zu sehen ist. Perfekt aussehende Bäume und Büsche in maßstäblich richtiger Größe



säumen die Eisenbahnstrecke, die Straßen und Flussläufe. Auch für Felder findet sich ein Platz auf der Anlage, wie das große Bild mit der Dampflok der Baureihe 01 zeigt. Die Figur eines Landwirtes belebt die Szene, eine Baumreihe begrenzt das Maisfeld zur Bahnstrecke, und gerade als die 01 zwischen den Bäumen erscheint, drückt der Fotograf ab. Da stört auch das Bahntelefonhäuschen neben dem Schotterbett nicht, liegt es doch im Schatten, während die Dampflok in allen Konturen sichtbar ist und schön zur Geltung kommt. Auch „Dampflok unter Draht" ist hier kein Thema, verschwindet die Oberleitung doch dezent hinter den Bäumen

Wie harmonisch haben sich doch früher die Farben der Loks und Wagen der Umgebung angepasst! Schwarz, Braun, Grün, auch einmal ein dezentes Blau und ein dunkles Rot, das waren lange Zeit die Farben der Bahn. Heute leben wir im Zeitalter der Werbung, die grelle Farben bewusst einsetzt, um auf Produkte aufmerksam

Wie harmonisch haben sich doch früher die Farben der Loks und Wagen der Umgebung angepasst!



Fliegenfischen ist eine besondere Angelmethode. Die beiden Angler haben gehört, dass der Wurzbach geradezu ideal dafür ist.



Da stört es sie auch nicht, wenn hin und wieder ein Zug der Nebenbahn über die Fachwerkbrücke rattert.

Aufgrund der schwierigen Topografie waren beim Bahnbau aufwändige Kunstbauten nicht zu vermeiden. Bei der Elektrifizierung musste sogar der Tunneleingang erweitert werden.

zu machen. „Auffallen um jeden Preis“ ist angesagt, auch bei der modernen Bahn mit ihrem Rot/Weiß-Image. Ein anderes Zeitalter – eine andere Philosophie.

Zum Glück gibt es die Modellbahn, die uns in Traumwelten zurückversetzen kann. Die Paradestrecke zeigt natürlich auch, was es in Epoche 3 an besonderen Fahrzeugen zu sehen gab. Den ET 11 gab es nur in dreifacher Ausführung. Er stammte noch aus Reichsbahn-Zeiten. Diesel-Schnelltriebwagen waren vor dem Krieg in größerer Stückzahl gebaut worden, doch für den Einsatz elektrischer Triebwagen war das elektrifizierte Netz noch zu klein. Ende der 50er Jahre, als die Elektrifizierung der Hauptstrecken voranging, war die DB froh, diese formschönen Elektrotriebwagen einsetzen zu können. Die ersten elektrischen Einheitsloks der Baureihen E 40 und E 10, Letztere teilweise schon mit „Bügelfalte“, waren dabei, die Dampfloks abzulösen. Eine 45er im schweren Güterzugdienst zu erleben, war schon eine besondere Rarität.

Aus dem Hubschrauber der Überlandwerk Franken AG gelang dieser herrliche Schnappschuss vom Schnittpunkt der Haupt- und Nebenbahn. Die Aussicht der Menschen auf der Staumauer dürfte jedoch ähnlich spektakulär sein.



Ein seltener, aber gern gesehener Gast auf der Nebenbahn nach Wurzbach: Mit dem Aussichtstriebwagen VT 90.5 fahren Ausflügler auf der fränk'schen Eisenbahn.



Die Nebenbahn

Der Verkehr auf der Hauptstrecke läuft unabhängig von dem, was sich auf der Nebenbahn tut. Beide Strecken sind im sichtbaren Anlagenbereich nicht mitander verbunden.

Gehen wir einmal davon aus, dass die zweigleisige elektrifizierte Hauptstrecke die größeren Städte der Region bedient. Internationaler Verkehr ist nur selten angesagt, wohl aber der ein oder andere D- und Eilzug. Die hochwertigste Leistung ist der zweimal täglich verkehrende ET 11 „Münchner Kindl". Aber auch lange gemischte Güterzüge mit vielen unterschiedlichen Wagen sind anzutreffen, denn in den 50er Jahren war die Bahn noch der Haupttransportträger. Wer ins Umland, z. B. in den Ort Wurzbach, gelangen möchte, muss die Nebenbahn benutzen. Sie verlässt den Tunnel am unteren Rand des rechten Anlagenschenkels in höherer Lage als die Hauptstrecke und überquert diese an zwei Stellen auf imposanten Brücken. Gewaltig wirkt der erste Schnittpunkt der Strecken mit der Staumauer im Hintergrund, ganz klein erscheinen die Menschen im Vergleich zu der Masse von Beton und Fels. Unten zieht ein dampflokbespannter Eilzug mit einer Einheitslok der Baureihe 41 an der Spitze auf der Hauptstrecke vorbei. Zum selben Zeitpunkt fährt ein einzelner roter Triebwagen über die Brücke der Nebenbahn, der aus der Vogelperspektive nur schwer zu identifizieren ist. Erst bei genauerem Hinschauen entpuppt er sich als ein besonderes Exemplar von Dieseltriebwagen, nämlich als Aussichtstriebwagen VT 90.5.



Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) hatte 1935 zwei elektrische Aussichtstriebwagen, ET 91 01 und ET 91 02, in Dienst gestellt, die sich großer Beliebtheit erfreuten. Dies führte dazu, dass die DRG 1936 ein weiteres Fahrzeug für den Ausflugsverkehr bauen ließ, diesmal aber mit Dieselantrieb. Angetrieben wurde es von zwei 8-Zylinder-Dieselmotoren mit je 180 PS und hydraulischer Kraftübertragung, die Höchstgeschwindigkeit betrug 120 km/h. Auffällig waren diese Triebwagen durch ihre breiten Fenster und eine Dachrandverglasung, die den großen Fahrgastraum erhellte und den Fahrgästen den Blick nach oben frei gab. Eisenbahnfreunde haben oft gerätselt, warum die Stirnfronten unterhalb der Führerraumfenster noch ein ovales Fenster besaßen. Des Rätsels Lösung: Es gehörte zu den Toiletten, die sehr tiefliegend neben den Führertischen angeordnet waren. Von den Triebwagen der Baureihe VT 90.5 gab es drei Exemplare. Einer davon ging im Krieg verloren, die beiden anderen waren noch längere Zeit bei der DB im Rahmen von Ausflugsfahrten im Einsatz.

So nimmt es nicht wunder, dass der VT 90.5 auch unsere Nebenbahn bereist. Er hat Ausflügler aus Würzburg an Bord, die Fahrkarten für die Sonderfahrt nach Wurzbach erstanden haben. Die „Wurzba-

Die kleine Kapelle bei den zwei Birken wird von Frau Krieger betreut, die oft mit ihrem Mofa unterwegs ist und frische Blumen bringt.





Auch die beiden Wanderer dürften von dem ungewöhnlich aussehenden Triebwagen überrascht sein, der in sanfter Fahrt an ihnen vorbeirollt.

Die „Wurzbacher Kerwa“ ist weithin im Landkreis und auch darüber hinaus bekannt. Das fröhliche Ereignis lockt regelmäßig viele Ausflügler an, die natürlich per Bahn anreisen.

cher Kerwa“ (Kirchweih) ist weit über die Ortsgrenzen hinaus bekannt und zieht Leute von nah und fern an. Unter den lustigen Ausflüglern sind auch zwei Eisenbahnfreunde, deren Freizeitvergnügen einerseits die Kirchweih ist, die aber andererseits auch aufmerksam registrieren, was es eisenbahntechnisch auf ihrer Fahrt zu sehen gibt. Die Reise mit dem großräumigen VT 90.5 ist an sich schon ein Erlebnis, doch es ist auch bekannt, dass es in Wurzbach ein Bahnbetriebswerk gibt, auf das unsere Freunde schon gespannt sind. Vorläufig gilt ihr Interesse aber der Strecke und der grandiosen Landschaft, die sie durchqueren. Die Felsformationen beim Stausee haben sie hinter sich gelassen. Sie fahren jetzt durch eine hügelige Mittelgebirgsszenerie, die durch ihre Beschaulichkeit gefällt. Der VT 90.5 hat auf der eingleisigen Strecke seine Geschwindigkeit gedrosselt, die Fahrzeit des Sondertriebwagens ist reichlich bemessen, und beim Blick aus dem Fenster fällt auf, was Stadtmenschen sonst nicht zu sehen bekommen: freundlich winkende Wanderer, eine kleine Kapelle auf der Waldlichtung, Bauern beim Holzmachen, eine ältere Dame auf einem Motorroller. Gemächlich rollt der Aussichtstriebwagen dahin. Auffällig ist die dünne Besiedelung des Landstrichs.

Gleich wird's dunkel

Nur ein stattliches Forsthaus erregt die Aufmerksamkeit unserer Freunde, als sie aus dem Fenster blicken. Dann verschluckt sie ein Tunnel. Kaum ist es wieder hell, rollt der Zug über die Schienen eines Viadukts. Tief hinunter geht der Blick ins Tal, wo sich ein kleiner Fluss sein Bett gegraben hat. „ In Kürze erreichen wir Wurzbach“, hören sie den Reiseleiter sagen, als schon die ersten Gebäude des Ortes sicht-



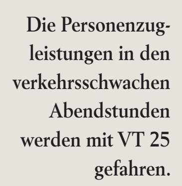
Vater und Sohn wundern sich, wo wohl das Brummen eines Dieselmotors herrührt, als der VT 90.5 auch schon an ihnen vorbeifährt.

bar werden. Ein kurzer Schwenk nach links über die Einfahrtsweiche und der Aussichtstriebwagen fährt in Wurzbach ein. Die Reisegruppe verlässt den Zug. Unseren Eisenbahnfreunden fällt es schwer, sich ihr anzuschließen, denn sie haben schon das Betriebswerk in der Ferne erspäht. Aber sie nehmen sich vor, etwas früher zum Bahnhof zurückzukehren, um einen Blick ins Bw zu werfen. Um das Bahnhofsgebäude herum herrscht geschäftiges Treiben. Ein Blick zurück zum Bahnhof zeigt unseren Freunden, dass ihr VT 90.5 seinen Platz ein wenig abseits auf Gleis 1 gefunden hat, wo er abgestellt warten wird, bis es Zeit zur Rückfahrt ist.

Nah reichen die Bäume heran an das Nebenbahngleis, auf dem eine 64er mit ihrem Zug Wurzbach zustrebt.



Bild oben: Zwei Wanderer blicken von der Straßenbrücke auf die Hauptstrecke mit vorbeifahrendem Zug. Mit einem VW Käfer Cabrio oder VW Export unterwegs zu sein war früher ebenso normal wie Schulkinder, die zu Fuß zur Schule gehen.



Die Personenzugleistungen in den verkehrsschwachen Abendstunden werden mit VT 25 gefahren.











Luftentfeuchter LDH 520 schützt Ihre wertvolle Modellbahn vor Korrosion und Schimmel



Kiebitzhof 6
22089 Hamburg
Service-Telefon gratis:
0800 2519844
www.fieberitz.de







Wer ist schneller? Oma Mielke auf ihrer Vespa legt sich in die Kurve und gibt Gas, während der VT 90.5 seine Geschwindigkeit konstant beibehält, damit die



Fahrgäste die herrliche Aussicht genießen können.



Exkurs

Auch neben der Strecke ist auf Brandl-Anlagen immer viel zu entdecken. So starten wir hier einen Ausflug in die Umgebung und beobachten einen Förster bei seiner Arbeit. Was hat er wohl mit der Eisenbahn zu tun?

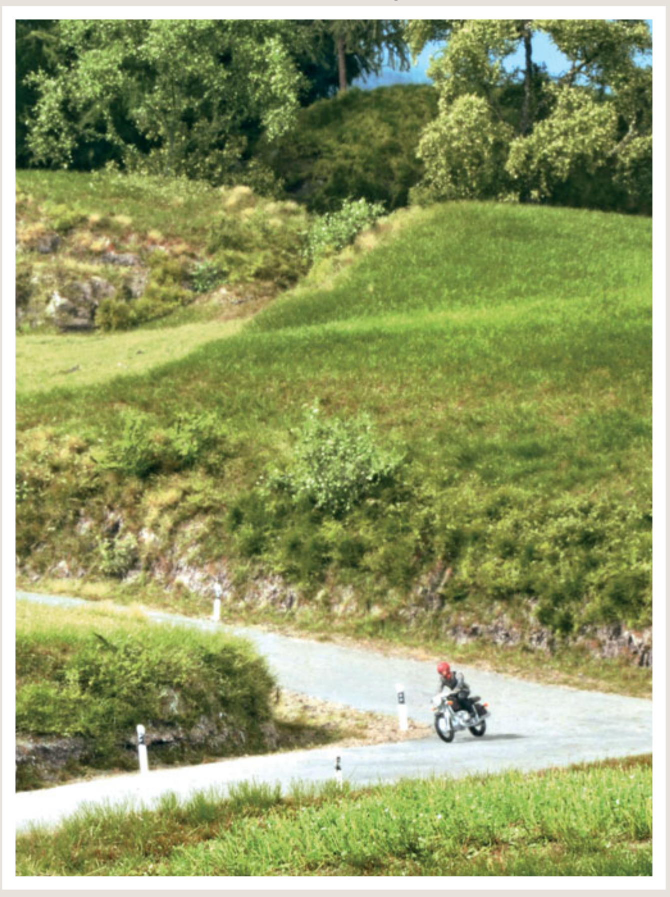
Folgt man dem Verlauf der Bahnstrecke, fallen einem die vielen vorbildgetreu gestalteten Brücken, Unterführungen, Tunnelportale und Stützmauern auf. Hier, wie in vielen anderen Dingen auch, ist Josef Brandl ein Meister seines Faches. Diese Kunstbauten zeigen durch ihre handwerkliche Feinarbeit große Naturtreue und passen sich der Landschaft vorbildlich an. Man gewinnt den Eindruck, als habe diese schon existiert, bevor die Bahnstrecke gebaut wurde, so wie es im richtigen Leben auch der Fall ist. Das ist im Modellbau oft anders. Modellbahner gehen meistens so vor, dass sie sich einen Gleisplan zurechtlegen, die Gleise auf der Grundplatte verlegen und um das nun entstandene Streckennetz eine Landschaft gestalten. Vielleicht ist es eine Erklärung für Brandls Meisterschaft im Modellbau, dass er die Landschaft schon in der Vorstellung vor sich sieht, wenn er einen Gleisplan entwirft. „Halt!“, wird da so mancher



Das Frappante ist, dass Brandl absolut vorbildgetreu arbeitet, wenn das Anlagenthema nur durch ein paar Schlagwörter wie „Mittelgebirge, Epoche 3, Eisenbahn in Franken“ definiert ist.

Immer häufiger sind auch VT 98 auf der Nebenbahn zu sehen, die wohl bald die in die Jahre gekommenen VT 25 ablösen werden.

Schön, im Sommer so ein sportlich schnelles Motorrad zu haben, aber bei Eis und Schnee? Da ist man froh, dass es die Bahn gibt.



einwerfen. „Das ist doch keine Kunst. Als Josef Brandl die Schiefe Ebene für das Dampflokmuseum in Neuenmarkt-Wirsberg baute, konnte er doch die Strecke persönlich in Augenschein nehmen und dann im Maßstab 1:87 nachbauen.“ Das ist richtig. Wenn es um den Nachbau real existierender Strecken geht, mag es so sein. Das Frappante ist nur, dass Brandl auch absolut vorbildgetreu arbeitet, wenn es um reine Fantasie-Themen geht, die nur durch ein paar Schlagwörter wie „Mittelgebirgsanlage in Epoche 3, Eisenbahn in Franken“ definiert sind.

Mit viel Liebe zum Detail

Brandl nimmt sich Zeit für kleine und kleinste Szenen und gestaltet sie überzeugend aus. Der Förster steht nicht irgendwo im Gelände, sondern streift durch sein Revier, den Blick nach oben gerichtet, weil er die zum Fällen anstehenden Bäume aussucht. Das Forsthaus bildet den Hintergrund dieser Szene. Brandl setzt, um einen Wald darzustellen, nicht Baum neben Baum, sondern gestaltet auch Flächen, auf denen gerodet wurde. Dort auf der Freifläche steht auch der Hochsitz des Försters, den dieser erklimmt, um einen besseren Überblick über sein Revier zu haben. Jede Szene erzählt eine kleine Geschichte, alles passt zusammen und regt die Fantasie des Betrachters an.

Natürlich ist auch die Bahn in dieser waldreichen Gegend in die Holzwirtschaft eingebunden. Sie transportiert in ihren Güterzügen überwiegend Holzstämme und andere Holzprodukte. Angesichts der engen Straßen im Wurzbachtal ist diese Form des Transports sicherlich die wirtschaftlichste Alternative. Holztransport auf der Schiene hat eine lange Tradition, wie das Beispiel des Freistaates Bayern





Bild linke Seite: Förster Leonhard hat das Forsthaus verlassen und macht sich auf den Weg durch sein Revier. Prüfend betrachtet er den Himmel. Ob es wohl ein Unwetter geben wird?

Eine Maschine der Baureihe 75 überquert mit ihrem Nahgüterzug die Straßenunterführung. Der typische grüne Güterzugbegleitwagen läuft gleich hinter der Lok.



Vom Hochsitz aus hat der Förster einen guten Ausblick. Einige alte und morsche Bäume sollten noch gefällt werden bis zum Herbst.



Die Holzabfuhr geschieht per Bahn. Eine 57er mit einer Reihe voll beladener Wagen kämpft sich durch die engen Kurven.

zeigt. Auf der Internetseite www.waldwissen.net findet sich dazu Folgendes: „Seit Beginn des letzten Jahrhunderts erschloss die Eisenbahn die meisten Gebiete Bayerns und sorgte auch in strukturschwachen Landesteilen für die Beförderung von Personen und vor allem Gütern.

Holz ist mancherorts die wichtigste Fracht

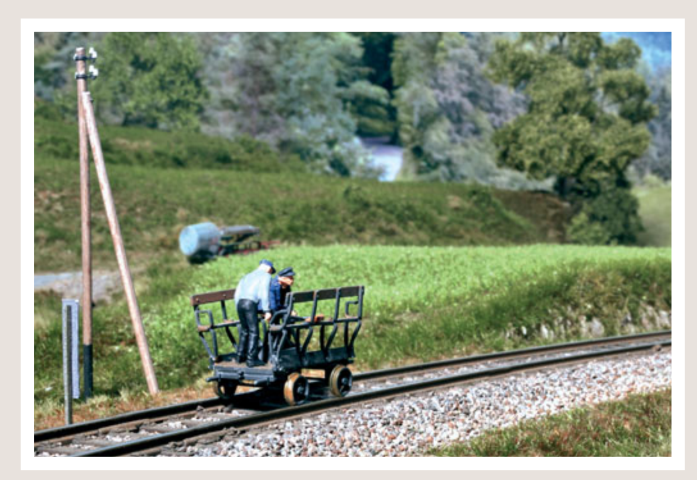
Von Anfang an gehörte Holz in waldreichen Regionen zu den am häufigsten transportierten Frachten. Manche Eisenbahnstrecken wurden nur zum Abtransport dieser begehrten Handelsware gebaut. Zu Ende des 19. Jahrhunderts waren jedoch einige Regionen in Bayern noch nicht an das überregionale Eisenbahnnetz angeschlossen. Die großen Hauptbahnen bestanden zwar schon in ihrer heutigen Form, sie dienten aber hauptsächlich der Verbindung der größeren Städte untereinander. Um weite Teile des Landes nicht völlig von der Entwicklung abzukoppeln, wurden entsprechende Gesetze (Vizinalbahn- oder später Lokalbahngesetze) erlassen, die den Bau von Nebenbahnen regelten. Diese Nebenbahnen ermöglichten, land- und forstwirtschaftliche Waren relativ schnell und preisgünstig auch



Arbeit gibt's genug! Eine Gleisbett-Schadensmeldung der Streckenwärter lässt die Köf ausrücken mit einem prall gefüllten Schotterwagen, und auf der Straße haben sich die Herren fest vorgenommen, zwei Nachtschränke noch vor Einbrechen der Dunkelheit im Schlafzimmer des Empfängers aufzustellen. Werden sie es schaffen?

auf entfernten Märkten anzubieten. Der Versand von Rundholz aus waldreichen Gebieten wurde sehr bald zum Standbein einzelner Strecken und sicherte deren Überleben bis zum Ende des vorigen Jahrhunderts. Bis zum 2. Weltkrieg gehörte Holz neben Kohle und Stahl zu den Massengütern mit den höchsten Beförderungszahlen. Nach 1945 nahmen auf Grund der zunehmenden Motorisierung und des Ausbaus des Straßennetzes die Transportleistungen der Bahn bei Rohholz kontinuierlich ab. In den Jahren ab 1970 wurden zahlreiche Nebenbahnen stillgelegt und wieder ganze Landstriche vom Schienenverkehr abgehängt." Holztransporte auf der Bahn haben in den letzten Jahren wieder zugenommen, da nach Inkrafttreten des Allgemeinen Eisenbahn-Gesetzes im Jahr 1993 auch privaten Eisenbahn-Verkehrs-Unternehmen (EVU) der Zugang zum Streckennetz der Bahn ermöglicht wurde. „Diese EVU waren in der Lage, Transporte an sich zu ziehen, die entweder den staatlichen Bahngesellschaften nicht lukrativ erschienen oder diese dank günstigerer oder flexiblerer Angebote aus dem Rennen warfen."

Diese Sorgen um die Auslastung ihrer Transportkapazitäten hat unsere Bahn durch das Wurzbachtal zum Glück noch nicht. Allerdings vertraut man doch eher auf eine etwas stärkere Lok als die gewöhnlich eingesetzten Tenderloks der Baureihen 64, 75 oder 92, um die Güterzüge mit ihren Holzladungen zu befördern. Die Baureihe 57, die ehemalige preußische G 10, war bei der DB bis 1968 im Einsatz und mit ihrer geringen Achslast von 15,3 Mp, die der Baureihe 64 entsprach, prädestiniert für den Einsatz auf Nebenstrecken. Ihr Reibungsgewicht war jedoch um ein Drittel höher, so dass man ihr auch schwerere Züge zumuten konnte. Dass ihre Höchstgeschwindigkeit nur 60 km/h betrug, war auf den oft kurvenreichen Nebenbahnstrecken kein Nachteil.



Die Streckenkontrolle geschieht mit einer handbetriebenen Draisine.



Freizeitgenuss in reizvoller Landschaft: auf dem Rücken eines Pferdes oder mit ein paar PS mehr im Cabriolet.



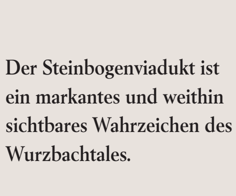
Das Forsthaus wurde erst kürzlich renoviert. Förster Leonhard lebt dort gern mit seiner Familie.



Der Triebfahrzeugführer des VT 25 hat seine Hand schon am Führerbremsventil, denn die Stellung des Vorsignals lässt Hp0 am Hauptsignal erwarten.



Der Schienenbus hat den Tunnel verlassen. Nach dem Überqueren des Viaduktes sind es nur noch wenige hundert Meter bis zur Bahnhofseinfahrt in Wurzbach.



Der Steinbogenviadukt ist ein markantes und weithin sichtbares Wahrzeichen des Wurzbachtales.



Viadukt

Viadukte gab und gibt es in verschiedenen Ausführungen: aus Stein, Eisen, Holz und aus Stahl- und Spannbeton. Alle Bauformen dienen dem Zweck, ein Tal oder eine Senke mit Pfeilern oder Bögen zu überspannen.

Für die zweimalige Überquerung der Hauptbahn reichten den Erbauern der Nebenbahn Stahlbrücken kürzeren oder längeren Ausmaßes. Als sie das Tal des Wurzbaches erreichten, gab es sicher auch Überlegungen für eine Stahlkonstruktion, wie es sie z.B. an der Bahnstrecke Wuppertal–Opladen/Solingen gibt, wo die Müngstener Brücke das Tal der Wupper auf einer Länge von 465 m überspannt. Diese Brücke ist die höchste Eisenbahnbrücke Deutschlands und verbindet die beiden Städte Remscheid und Solingen. Sie wurde 1897 für den Bahnverkehr freigegeben und dient auch nach mehr als 100 Jahren dem Eisenbahnverkehr.

Warum sich die Erbauer der Nebenbahn für einen Viadukt entschieden, dürfte mit der Topografie des Geländes zu tun haben, gilt es doch eine Landstraße und einen Fluss zu überqueren. Die Kosten waren sicherlich auch ein Faktor. Das Steinmaterial war im fränkischen Raum gewiss leichter heranzuführen als schwergewichtige Stahlträger. Man bedenke, dass bei der Müngstener Brücke die Hochöfen und Stahlwerke des Ruhrgebiets nicht weit entfernt lagen.

Eisenbahnfreunden dürfte der Altenbekener Viadukt ein Begriff sein, 1853 eingeweiht und somit über 150 Jahre in Betrieb. Mit einer Länge von 482 m und einer Höhe von bis zu 35 m überspannt



er auf 24 Gewölbebögen das Beketal in der Nähe von Altenbeken in Nordrhein-Westfalen. Er gilt als größte Kalksandsteinbrücke Europas und ist eines der ältesten Relikte der Eisenbahngeschichte Deutschlands. Bis Mitte der 70er Jahre konnte man die Güterzugmaschinen der Baureihe 44 mit ihren schweren Güterzügen unter Volldampf auf dem Viadukt sehen, heute ist der Viadukt als Teil der Bahnstrecke Hamm–Warburg zwischen Paderborn und Altenbeken eine wichtige Verbindung im Ost-West-Verkehr der Bundesrepublik. Übrigens ist der Gemeinde Altenbeken der Viadukt überaus wichtig: Sie veranstaltet alle zwei Jahre ein Viaduktfest, hat den Viadukt in ihr Wappen aufgenommen und dafür gesorgt, dass er nachts sogar angestrahlt wird.

Mächtige Bauten auch für Nebenbahnen

Wie wichtig den Wurzbachern ihr Viadukt ist, ist nicht bekannt. Aber es ist durchaus nicht ungewöhnlich, dass auch für Nebenbahnen mächtige Bauwerke in ästhetisch ansprechender Ausführung gebaut wurden, wenn es das Gelände verlangte. Somit lag Josef Brandl ganz richtig, als er sich vornahm, das Wurzbachtal mit einem vierbögigen Viadukt zu überspannen. Damit schuf er gleichzeitig einen faszinierenden Markstein auf der Anlage, von dem sich der Blick des Betrachters nur schwer lösen kann.

Vorbildgerechte Brücken stellen auf einer Modellbahnanlage eine besondere Herausforderung dar, da sie zumeist im sprichwörtlichen Mittelpunkt stehen und möglichst präzise und detailliert gestaltet sein sollen. Der Viadukt über das Wurzbachtal kann ohne weiteres als höchste Form der Modellbaukunst bezeichnet werden. Ohne ins Detail gehen zu wollen, soll an dieser Stelle kurz erklärt werden, wie man zu so einem beeindruckenden Ergebnis kommt. Josef Brandl erzielt die besten Erfolge mit der Verwendung verschiedener Baumaterialien. Viadukte entstehen bei ihm aus einem Grundkörper aus Holz, der anschließend mit einem Gipsüberzug versehen wird. Noch bevor der Gips vollkommen trocken ist, beginnt er mit geeigneten Reißnadeln bzw. Sticheln die Mauersteinfugen einzuritzen. Es ist leicht vorstellbar, dass diese Prozedur bisweilen einem Geduldsspiel gleicht, kommt es doch auch darauf an, die Fugen in gleicher Tiefe, gleichmäßig und absolut waagerecht auszubilden. Um dem Mauerwerk den letzten Schliff zu geben, wird jeder einzelne Modellstein zu allen vier Kantenfugen hin auch noch leicht abgerundet, bevor



Eine Landschaft wie gemalt! In einem weiten Bogen zieht sich der Schienenstrang am Forsthaus vorbei durch den Tunnel auf den Wurzbach-Viadukt. Dort sieht man,

das ganze Bauwerk mit einer einheitlichen Farbgebung versehen und künstlich „gealtert“ wird. Mit so viel Aufwand und Liebe zum Handwerk kommen dann Ansichten zustande, die das Herz des Modellbahners höher schlagen lassen. Die Gesamtansicht der Strecke mit der Bahnüberführung, dem Forsthaus und dem Viadukt mit dem darüber fahrenden Güterzug gleicht einem Landschaftsgemälde. In sanftem Bogen schwingt sich das Gleis mit dem vorbildlich gestalteten Schotterbett und den Telegrafenmasten in Richtung Forsthaus. Das Gleis



wie ein Güterzug seine Fahrt verlangsamt, weil er bald sein Ziel erreicht hat.

überquert die Landstraße, auf der nur ein einsamer Motorradfahrer unterwegs ist. Ein Bauer ist mit seiner Landmaschine auf dem Feld beschäftigt. Auf der Straße im Hintergrund fahren zwei PKWs, der Wurzbach fließt sanft dahin. Mächtig überspannt der Viadukt das Tal. Gerade hat ein Güterzug den Tunnel verlassen und wird in ein paar Minuten Wurzbach erreichen. Im Hintergrund setzt sich die hügelige Landschaft mit ihren Feldern und Wäldern fort, überdeckt vom weißblauen Himmel. Modellbahn zum Träumen!



Bahnhof Wurzbach

Eigentlich weiß jedes Kind, was ein Bahnhof ist. Besser gesagt, es sollte es wissen, denn heutzutage ist es nicht mehr so sicher, ob alle Kinder schon einmal mit dem Zug gefahren sind.

Vielleicht haben sie mit ihren Eltern die S-Bahn benutzt, aber war das ein Bahnhof, wo sie eingestiegen sind? Richtige Bahnhöfe sind rar geworden, seitdem es die Haltestellen der modernen Bahn gibt: genormte Bahnsteige, Namensschilder, eine Unterstellmöglichkeit mit einem Fahrkartenautomaten, Botschaften unbekannter Sprayer an den Wänden. In früheren Zeiten war der Bahnhof tief verankert im Bewusstsein der Menschen, weil die Eisenbahn Teil ihres Lebens war. Wir sagen heute so locker dahin, dass „wir nur Bahnhof verstehen“, wenn wir ausdrücken wollen, dass wir von einer Sache nichts verstehen. Diese Redewendung stammt aus dem Ersten Weltkrieg. Für die kriegsmüden Soldaten wurde der Bahnhof zum Symbol für Heimaturlaub. Wenn jemand etwas erzählte, was sich nicht auf Fronturlaub oder Heimat bezog, wurde er mit der Redensart unterbrochen: „Sei still, ich versteh eh nur Bahnhof.“ Modellbahner und Eisenbahnfreunde haben aber sehr wohl eine Vorstellung davon, was mit einem Bahnhof, und zwar in eisenbahntechnischem Sinne, gemeint ist. Genau können wir es in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) in § 4 Abs. (2) nachlesen: „Bahnhöfe sind Bahnanlagen mit mindestens einer Weiche, wo Züge beginnen, enden, ausweichen oder wenden dürfen.“ Wenn das nicht eine klare Definition ist!

Fernbediente Weichen

Wenn es nach dieser Definition der EBO geht, ist Wurzbach ein klassisches Beispiel für einen Bahnhof. Die Weiche, die unser Eilzug mit der 62 013 als erste befahren wird, ist beileibe nicht die einzige Weiche des Bahnhofs. Es gibt derer noch sechs weitere, die vom Dienstraum des Fahrdienstleiters im Bahnhofsgebäude über Seilzüge gestellt werden. Wurzbach ist ein Kopf- oder Sackbahnhof, d.h. Züge beginnen oder enden hier. Es gibt zwei Gleise für



Ein mit einer Lok der Baureihe 62 bespannter Zug mit Eilzugwagen und Gepäckwagen aus Reichsbahn-Zeiten läuft in den Bahnhof Wurzbach ein.



Der Aussichtstriebwagen VT 90.5 in malerischer Kulisse. Wer wollte da im Wurzbachtal nicht Urlaub machen?



Zwei einsame Reiter genießen die Beschaulichkeit und Ruhe der Landschaft.



Alles hat seine Zeit! Während die einen ihre Freizeit genießen, arbeiten andere im Dienste der Bahn. Neue Kabel müssen verlegt werden.



Das filigrane Geländer des Wurzbach-Viaduktes bietet einen schönen Kontrast zu den klaren Linien des Eilzugwagens aus den 30er Jahren.



Lok 62 013 wurde gewendet, der Rangierer hat den Zug angekuppelt. Jetzt gilt es nur noch den hereinkommenden Aussichtstriebwagen abzuwarten, dann kann die Fahrt losgehen.

den Personenverkehr, die durch Weichen miteinander verbunden und über einen Mittelbahnsteig zugänglich sind. Das heißt, dass eine Ausweichmöglichkeit besteht für den Fall, dass Gleis 1 oder 2 von einem Zug belegt ist. Und schließlich ist auch das Wenden von Zügen möglich, weil sich die Lokomotiven über die Gleisverbindungen ans andere Ende des Zuges setzen können. Daneben zeigt der Bahnhof Wurzbach weitere Merkmale eines „echten" Bahnhofs: einen Güterschuppen mit Verladerampe, Abstellgleise sowie als Besonderheit ein eigenes Bahnbetriebswerk mit allen für eine kleine Lokstation notwendigen Einrichtungen. Eine 22-m-Drehscheibe erlaubt sogar das Drehen von Lokomotiven.

Gekonnte Umsetzung

Josef Brandl hat die eisenbahntechnischen Details des Bahnhofs gekonnt ins Modell umgesetzt. Die Einfahrt in den Bahnhof ist durch ein Formhauptsignal gesichert, das mit seinen Flügeln die Positionen „Halt!" (Hp 0) und, entsprechend der Weichenstellung, „Fahrt" (Hp 1) oder „Langsamfahrt" (Hp 2) anzeigen kann. Die Seilzüge zu den Weichen sind vorbildgetreu nachgebildet. Der Gleisplan zeichnet sich durch seine Einfachheit aus, wobei aber durchaus viele Rangiermöglichkeiten im Bereich der Güterabfertigung und im Betriebswerk gegeben sind. Der Einsatz einer Köf im Zuge eines Transports von Kabeltrommeln ist ebenso vorstellbar. Die Szene mit der Köf und dem Niederbordwagen vermittelt den Eindruck, als hätten die Eisenbahner ein Problem, wie sie die volle Kabeltrommel vom Wagen herunter oder die leeren Trommeln auf den Wagen hinauf befördern könnten. Sie scheinen etwas ratlos zu sein. Aber vielleicht kann der Fuchs-Bagger aus dem Bahnbetriebswerk helfen ...

Die Wagengarnituren, die in Epoche 3 auf Nebenstrecken eingesetzt waren, bestanden in den meisten Fällen aus Zweiachsern, die man gemeinhin auch als „Donnerbüchsen" kennt. Umso mehr überrascht die Zugzusammenstellung, die mit 62 013 Wurzbach erreicht. Handelt es sich hier um einen Sonderzug? Hinter der Lok läuft vermutlich ein gedeckter Güterwagen. Dann zeigt sich wohl ein vierachsiger Gepäckwagen preußischer Bauart, gefolgt von zwei Eilzugwagen der Reichsbahn-Bauart mit geschweißter Ganzstahlausführung. Diese Wagen waren nach dem Krieg das Rückgrat aller Personenzüge im Fernverkehr und blieben auch weiter im Einsatzbestand der DB, als Anfang der 50er Jahre die ersten 26,4 m langen Einheitswagen nach UIC-Richtlinien eingeführt wurden.



Leben und Treiben am Bahnhof

Als die Eisenbahn noch die Hauptlast des Verkehrs trug, waren Bahnhöfe Mittelpunkte des Verkehrsgeschehens. Hier herrschte ein ständiges Kommen und Gehen.

Kein Wunder, dass die großen Firmen jener Zeit auch ihre Werbung dort platzierten, so auch in Wurzbach. „Maggi", „Liebig" und „Persil" lesen wir auf den Plakaten am Kiosk, wo sich der Fahrer des blauen Heinkel-Kabinenrollers gerade Zigaretten holt. Im Ortsbereich bewegt man sich mit Fahrrad und Moped, das Auto des „kleinen Mannes" ist der VW Käfer. Wer mit einem Sportwagen daherkommt, fällt auf. Aber es sind die Wirtschaftswunderjahre und man zeigt gern, dass es aufwärtsgeht – persönlich und wirtschaftlich. Das Umland wird vom Bahnbus bedient. Zuerst war er als Ergänzung zum bestehenden Schienenverkehr gedacht, dann übernahm er im Zuge der Rationalisierung Leistungen der Schiene, bis schließlich der Personenverkehr bestimmter Verbindungen ganz auf den Bus verlagert wurde. Erinnern Sie sich, liebe Leser der älteren Generation, noch an das „Gegurke", als der Bahnbus in Tagesrandverbindungen, d.h. früh morgens und spät abends, den Nahverkehrszug ersetzte? Das war abenteuerlich und sehr zeitaufwändig, denn der Busfahrer musste jeden Bahnhof auf der Strecke anfahren, weil dort die Zusteigestationen waren. Das bedeutete die Fahrt vom Bahnhof auf die Landstraße, von dort zum nächsten Bahnhof und wieder zurück auf die Landstraße.

In Wurzbach sind diese Zeiten noch nicht angebrochen. Der Bahnbus fährt als Ergänzung des Schienenverkehrs und nicht als sein Ersatz. Neue Entwicklungen machen sich aber schon bemerkbar. Die Bahn setzt verstärkt auf Dieseltriebfahrzeuge, der Einmannbetrieb spart Kosten. Die ersten roten V 100 werden in Wurzbach gesichtet, zusammen mit vierachsigen Umbauwagen. Ein Blick auf Gleis 2 zeigt uns, dass der Aussichtstriebwagen VT 90.5 zur Abfahrt bereitsteht. Ob unsere zwei Eisenbahnfreunde aus der Reisegruppe dem Bw noch einen Besuch abstatten konnten? Im nächsten Kapitel werden wir es erfahren.



Mit dem roten Bahnbus erreicht man auch die kleinen Dörfer und Weiler im Umland.



„Eine Halbe geht noch!“, sagt sich der Gast im Biergarten der Bahnhofsgaststätte mit Blick auf seine Uhr und den schon auf Gleis 1 bereitstehenden Triebwagen.



Bahnhofsatmosphäre pur. Der P 2230 ist angekommen, die Fahrgäste sind ausgestiegen. „Nur schnell Zigaretten holen“, dachte sich der Fahrer, als er seinen Heinkel-Kabinenroller im Fußgängerbereich abstellte.



Bis zum Ortskern von Wurzbach ist es zu Fuß ein gutes Stück Weg. Da ist man froh, wenn man den Bahnbus nehmen kann.



Wann fährt der nächste Bus?



Zwei größere Eisenbahner-Wohnhäuser grüßen von der anderen Seite des Bahnhofs herüber.



Nachmittag am Bahnhof Wurzbach. Während die Fahrgäste auf Gleis 2 den fahrplanmäßigen Triebwagen besteigen, wartet der abgestellte VT 90.5 auf Gleis 1 darauf, dass die Ausflügler vom Besuch in Wurzbach zurückkehren.

Bildfolge unten: Der Bahnhofsanbau mit fränkischem Fachwerk wird von der Post für den Paketversand genutzt, während der Holzschuppen dem Stückgut dient. Dort ist viel los heute, und auch Bauer Leonhard übernimmt die bestellte Teerpappe. Das Dach des Hühnerstalls ist undicht. Wenn er sich beeilt, schafft er das Abdichten heute noch.



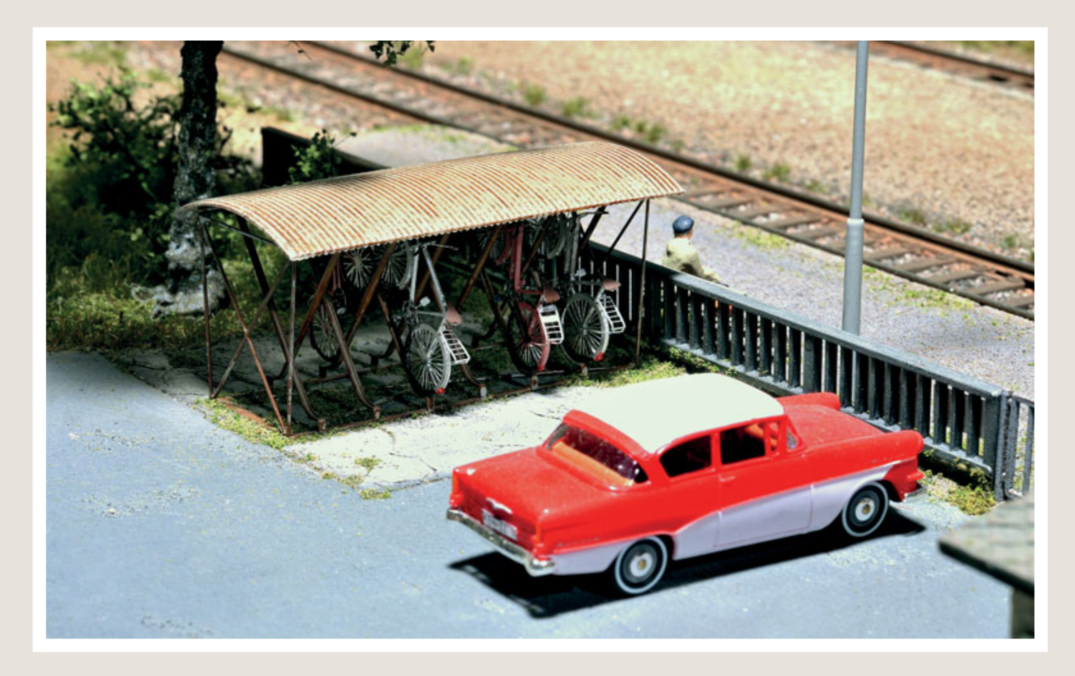






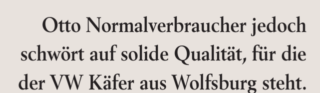
Den zunehmenden Wohlstand eines Teils seiner Bürger kann Wurzbach nicht verleugnen. Mit dem Sport-Cabrio vor dem Bahnhof vorzufahren, macht schon was her.





Es ist Zeit zur Rückfahrt. Der Aussichtstriebwagen wurde auf Gleis 2 bereitgestellt und der Herr Bahnhofsvorsteher persönlich bittet die Fahrgäste einzusteigen.

Während die meisten Leute noch auf das Fahrrad angewiesen sind, gibt es aber auch Besitzer von Limousinen mit edler Zweifachlackierung und Weißwandreifen.

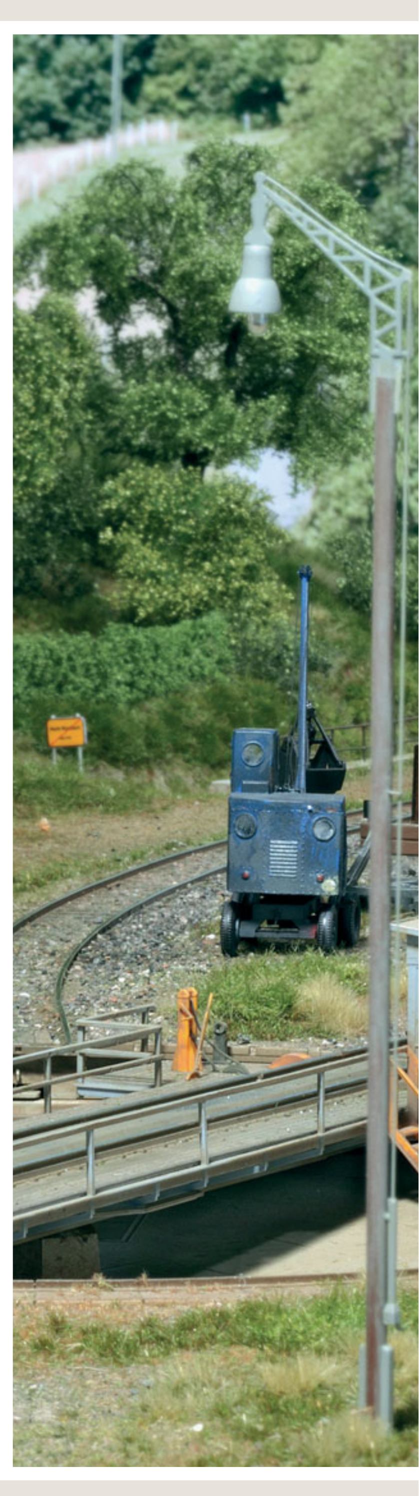


Otto Normalverbraucher jedoch schwört auf solide Qualität, für die der VW Käfer aus Wolfsburg steht.






Der zweiständige Lokschuppen mit seinen Nebengebäuden reicht vollkommen aus für die Betriebserfordernisse im Bw Wurzbach.




Es herrscht kein Mangel in den großen Kohlebansen, die vom markanten weißen Wasserturm überragt werden.

Im Betriebswerk

Ein Bw auf einer Modellbahnanlage ist eine ideale Gelegenheit, Rangierfahrten durchzuführen und wartende Loks zu zeigen.


Vom Zug abgekuppelt fährt 64 297 anschließend ins Betriebswerk, wo sie für die nächste Fahrt aufgerüstet wird.



Die weitläufigen Lokbehandlungsanlagen machen ein gepflegten Eindruck. Der Fuchs-Bagger steht bereit für den Fall, dass der in die Jahre gekommene Kohlenkran einmal versagen sollte.

Die Wurzbacher Kirchweih hielt, was die mit dem Aussichtstriebwagen angereisten Ausflügler sich von ihr versprochen hatten. Die Straßen des Ortes waren gesäumt von tausenden von Besuchern, als der Festumzug am frühen Nachmittag mit Blaskapellen und den Abordnungen der Vereine durch die Stadt zog. Vorher hatten sich die Besucher im Festzelt gestärkt mit Bratwürstln oder einem „Schäufele mit Klößen", dem fränkischen Leibgericht. Man ließ sich das gute fränkische Bier schmecken und machte auch einen Rundgang über den Jahrmarkt. Nicht dass es unseren beiden Eisenbahnfreunden aus der Reisegruppe nicht gefallen hätte auf der „Wurzbacher Kerwa" – der Gedanke an den Besuch im Bahnbetriebswerk ließ sie aber nicht los. Die Abfahrt des Aussichtstriebwagens war für 16.53 Uhr geplant, die Zeit müsste reichen. Also machten sie sich nach dem Festumzug zu Fuß auf den Weg in Richtung Bahnhof. Schon bald sahen sie die Betriebsgebäude des Bw vor sich liegen. War es eine 64er, die dort vor dem Schuppen stand? Etwas ungewöhnlich erschien den zwei Freunden der Lokschuppen mit den weißen Werkstattgebäuden. Gar nicht typisch in seiner Bauform, aber sicher zweckmäßig.

Vorsicht im Gleisbereich!

Sie gingen auf zwei Eisenbahner zu, die einige Eisenteile von einem Schubkarren abluden, und baten um Erlaubnis, sich im Betriebswerk umschauen zu dürfen. „Kein Problem", hieß es. „Aber seid vorsichtig im Gleisbereich." Die zwei Eisenbahnfreunde schauten sich an. So viel Freundlichkeit waren sie nicht gewohnt. Da hatten sie schon anderes erlebt. Bei Besuchen in grö-



Vom Dachfenster der Güterabfertigung können wir den gesamten Bereich des Betriebswerks überblicken. Lok 75 1002 wird gleich ihre Kohlenvorräte ergänzen, am



Wasserkran Wasser nehmen und dann über die Drehscheibe in den noch freien Lokstand einrücken. Mit zwei offenen Güterwagen ist neue Kohle eingetroffen.



Lokführer und Heizer auf dem Weg ins Bw, wo sie ihre Dienstschicht beginnen werden.

Der Fuchs-Bagger leistet auch gute Dienste, wenn es darum geht, die Kohle im Bansen gleichmäßig zu verteilen.







Hochbetrieb im Lokschuppen. Während Lok 75 1002 schon bereit ist zur Übernahme des P 2319, Wurzbach ab 17.26 Uhr, gibt es noch Probleme mit 92 231. Der Heizer wechselt gerade die Glühbirne der rechten Loklampe aus und Lokführer Schmid sucht nach dem Grund eines verdächtigen Zischens am linken Dampfzylinder.

Geöffnete Rauchkammertür, angelehnte Leiter, Schweißgerät in Bereitschaft – das sieht nach Reparatur aus bei der 62 013.



ßeren Bahnbetriebswerken waren sie manchmal argwöhnischen Blicken begegnet und sogar einmal verdächtigt worden, Spionage betreiben zu wollen. Das war in Wurzbach anders. Die zwei Freunde wunderten sich, wie großräumig das Bw angelegt war. Betriebstechnisch gesehen musste Wurzbach wohl von größerer Bedeutung sein. Der zweiständige Lokschuppen war über eine 22-m-Drehscheibe mit den Lokbehandlungsanlagen verbunden. Mit der Drehscheibe konnten die Lokomotiven gedreht werden, was wegen der Ausbildung des Bahnhofsanlage als Kopfbahnhof sehr praktisch war. Neben einigen kleinen Lagerschuppen stand der mächtige weiße Wasserturm, der die ganze Betriebsanlage überragte. Die zwei Freunde gingen auf die zweigeteilten, gut gefüllten Kohlebansen zu. Über ein Gleis in der Mitte konnte die Kohle mit offenen Güterwagen angeliefert werden. Eine Lok der Baureihe 62 wurde gerade aufgerüstet, die Rauchkammertür war geöffnet und ein Eisenbahner machte sich bereit, Lösche zu ziehen. Im Hintergrund stand in Höhe der Kleingartenanlage eine Schlepptenderlok der Baureihe 57. Die hoch aufgeschlichtete Kohle im Tender ließ vermuten, dass die Restaurierungsarbeiten bei ihr schon abgeschlossen waren. Ein blauer Fuchs-Bagger stand etwas abseits in Ruheposition. Traute man etwa dem schon etwas betagten Kohlenkran nicht mehr? Die Beladung der Tender mit den Hunten war eine beschwerliche Angelegenheit und der Einsatz von Greiferkränen war anderenorts durchaus üblich.

Die beiden Eisenbahnfreunde wandten sich dem Lokschuppen zu. Es war auffällig, wie viel Personal zu sehen war. Die Bahn bot vielen Menschen Beschäftigung, gerade auch im Betriebsmaschinendienst, wo die Wartung und Pflege der Dampfloks sehr arbeitsintensiv war. Eine Lokmannschaft stieg über die Treppe den Hang hinunter. Ihre Dienstschicht würde bald beginnen, vielleicht auf der 75 1002, der ehemals badischen VI c, die bei der Bundesbahn immer noch zuverlässige Dienste verrichtete. Lokführer und Heizer waren ins Gespräch vertieft. Ging es vielleicht um ihre Zusatzausbildung zum Lokführer auf Diesellokomotiven? Die ersten Dieselloks der Baureihe V 100 sah man schon in Lokumläufen, die Wurzbach berührten, und die Ablösung der Dampfloks durch Dieselloks war wohl nur noch eine Frage der Zeit.

Alte Länderbahnloks

Die 75 1002 stand vor dem Schuppen, der Lokführer hatte seinen rechten Arm über die Brüstung der Führerhaustür gelegt und beobachtete die Wasserstandsanzeige. Man hörte das regelmäßige Klacken der Speisepumpe, leichter Rauch entwich aus dem Schornstein. Eine Lok der Baureihe 92 stand halb im Schuppenstand 2, halb draußen vor dem Schuppentor. Lok 92 231 war wie die 75er eine Maschine der ehemals badischen Länderbahn. Sie war mit einer Gesamtzahl





Das Bw hält auch ein Baudienstfahrzeug vom Typ Klv 51 in Bereitschaft.





Lok 75 1002 verlässt die Drehscheibe und fährt zum Wasserfassen an den Wasserkran.

Die Loks waren in die Jahre gekommen und ihr technischer Zustand bedurfte besonderer Aufmerksamkeit.

von 98 Lokomotiven als Gattung X b für den Güterzug- und Verschiebedienst gebaut worden, das erste Baujahr war 1907. Die Loks waren in die Jahre gekommen und ihr technischer Zustand bedurfte besonderer Aufmerksamkeit. Unsere Freunde konnten beobachten, wie der „Meister“ mit sorgenvoller Miene den linken Dampfzylinder betrachtete. Er kannte seine Lok, und der Dampfaustritt an der Kolbenstange ließ auf eine defekte Dichtung schließen. Sein Heizerkollege bemühte sich derweilen um die Reparatur der Beleuchtung. Die Lok besaß noch die alten Reichsbahn-Laternen, und manchmal fiel eine Lampe aus, weil ein Kabel brach.

Hinter dem Schuppen stand ein Rottenkraftwagen des Typs Klv 51 mit Anhänger, der gerade von einem Einsatz zurückgekommen war. Das Fahrzeug hatte sogar einen Ladekran, was für viele Arbeiten äußert hilfreich war. Die 75 1002 fuhr auf die Drehscheibe, wurde an das Gleis zu den Kohlebansen gedreht und hielt vor dem Wasserkran an. Unsere Freunde sahen gespannt zu, wie die 57er zwei leere O-Wagen vom Kohlengleis abzog, als ihnen siedendheiß einfiel, dass es ja bald Zeit für die Rückfahrt sein müsste. 16.45 Uhr! Gerade noch rechtzeitig erreichten sie ihren Zug. Ein Fensterplatz verschaffte ihnen einen letzten Blick auf das Bahnbetriebswerk, als sich auch schon der VT 90.5 in Bewegung setzte.

Eine Lok der Baureihe 57 zieht die zwei leeren O-Wagen ab und stellt sie zur Mitnahme für den nächsten Nahgüterzug bereit.

BILD RECHTE SEITE: Ringsherum herrscht geschäftiges Treiben, doch die Gäste im Biergarten der Bahnhofswirtschaft lassen es sich bei Bier und Leberkäs gutgehen. Bald werden sie die Heimreise antreten.



Ob die Rangierer nun endlich Zeit haben, die G-Wagen herzubringen?

Obwohl sich die Bahn seit jeher der Pünktlichkeit verschrieben hat, gehen manche Dinge in Wurzbach nur langsam voran.



Wenn doch nur der Lehrling ein bisschen besser mit anpacken würde!

Abschied

Diese Anlage lässt ein Stück der (scheinbar) „guten alten Zeit“ aufleben, als das Leben noch überschaubar war und Hektik ein Fremdwort.

Mit der Anlage Wurzbach hat Josef Brandl wieder einmal bewiesen, dass er sein Metier beherrscht. Das oft gewählte Thema Haupt- und Nebenbahn wurde sowohl betriebstechnisch als auch landschaftlich meisterlich in den Modellbahnmaßstab 1:87 umgesetzt. Auch unkonventionelle Lösungen, wie in unserem Fall der Neubau eines Anlagenteils als Ersatz für eine Anlagenkonzeption, die sich nicht bewährt hatte, und die Anfügung des neuen Teils an eine bestehende Anlage, stellen für ihn kein Problem dar. Es gibt keine sichtbaren Trennstellen, und obwohl der Eingriff in die bestehende Anlagenstruktur gravierend war, blieb die Anlage ein „echter Brandl“. Man kann davon ausgehen, dass der Besitzer der Wurzbach-Anlage mit dem neuen Betriebskonzept besser zurechtkommen wird. Geblieben ist die Konzeption „Kopfbahnhof mit Betriebswerk“, allerdings mit dem „abgespeckten“ Gleisplan eines Bahnhofs in ländlicher Umgebung. Der Bahnhof Wurzbach hat seinen besonderen Charme, denn auf der fränk’schen Eisenbahn geht’s gemütlich zu, wie man auch auf den letzten Bildern dieses Anlagenporträts sehen kann.

Die Anlieferung von Waren „just in time“ ist ein Vorgang aus unseren Tagen und war früher undenkbar. Der Lademeister kann das Stückgut erst ausladen, wenn die Rangierer ihm mit der Köf seine Wagen an die Rampe gestellt haben, und das kann dauern. Wohlwissend um diese Zwänge wartet der Bauer Leonhard geduldig auf der Straßenseite der Güterabfertigung, bis er seine Ware in Empfang nehmen kann. Bei Problemen im Bahnbetrieb setzt man auf den gesunden Menschenverstand und auf naheliegende Lösungsansätze.



Die Kabel für die neuen Signale sind entlang der Strecke verlegt.



Alois eilt mit seiner Ente Richtung Bahnhof, während eine V 100 in die Warteposition von Gleis 1 fährt.


BIERGARTEN
oiletten



Lok 64 297 ist oft in Wurzbach anzutreffen. Nun rückt sie aus dem Bw aus, ...





... um den P 2631 an Gleis 2 bereitzustellen. Jetzt noch schnell über ...



... das Ziehgleis am Bw nach Gleis 1 umsetzen und von dort weiter zur ...



... Bahnhofseinfahrt. Von dort aus wieder zurück an den Zug heran.



Kurze Zeit später setzt sich der Zug in Bewegung und die Auspuffschläge der 64er hallen über das Bahnhofsgelände. Wurzbach ade! Hoffentlich haben die Biergartengäste ihren Zug noch erreicht!

Nachdem niemand so recht wusste, wie man die Beladung und den Transport der Kabeltrommeln bewerkstelligen sollte, erinnerte man sich des Rottenkraftwagens aus dem Bw mit dem Ladekran. Ein Versuch war es allemal wert! Und sollte es doch einmal hektisch werden im Betriebsalltag, was hin und wieder auch vorkam, dann tröstete man sich mit dem Gedanken, in der Bahnhofsgaststätte nach Feierabend noch ein gutes fränkisches Bier trinken zu können oder bei schönem Wetter auch noch ein bisschen länger im Biergarten „hocken“ zu bleiben.

Ein klassischer Zug der DB-Nebenbahnen

Wenn es dann länger dauerte, weil das Bier so gut schmeckte, und man so gar nicht Lust verspürte heimzugehen, bekam man auch noch die Abfahrt des letzten Tageszuges aus Wurzbach mit. Meistens bestand der Zug aus der klassischen Personenzuggarnitur für Nebenbahnen, einem zweiachsigen Wagen 1. Klasse und zwei zweiachsigen Wagen 2. Klasse („Donnerbüchsen“) sowie einem zweiachsigen Gepäckwagen mit Dachaufbau. Zuglok war eine 64er, die zuvor in Rückwärtsfahrt mit ihrem Zug auf Gleis 2 eingelaufen war. Nach dem Abkuppeln hatte ihr der Rangierer das Zeichen zum Vorziehen gegeben, die Weiche wurde umgelegt und über Gleis 1 fuhr die Lok dann ans andere Ende des Bahnhofs. Nach dem Umstellen der Weiche setzte sie zurück, fuhr langsam an den in Gleis 2 stehenden Zug heran und wurde angekuppelt. Der Lokführer legte die Steuerung auf „Vorwärtsfahrt“ und wartete auf das Zeichen des Zugführers, die Bremsprobe zu machen. Sobald alles klar war, wurde ihm der ausgefüllte Bremszettel übergeben, den er an einer besonderen Halterung über der Feuerraumtür befestigte.

Da steht er nun, unser Zug, zur Abfahrt bereit. Die letzten Fahrgäste besteigen die Wagen, der Zugführer überprüft, ob alle Türen geschlossen sind, und gibt pünktlich um 20:23 Uhr das Abfahrtssignal. „Abfahrt!“ ruft der Lokführer seinem Heizer zu und öffnet den Regler. Erst langsam und dann mit immer schneller und lauter werdenden Auspuffschlägen rollt der Zug aus dem Bahnhof, hinaus auf den Viadukt. Kurze Zeit später ist er im Tunnel verschwunden.

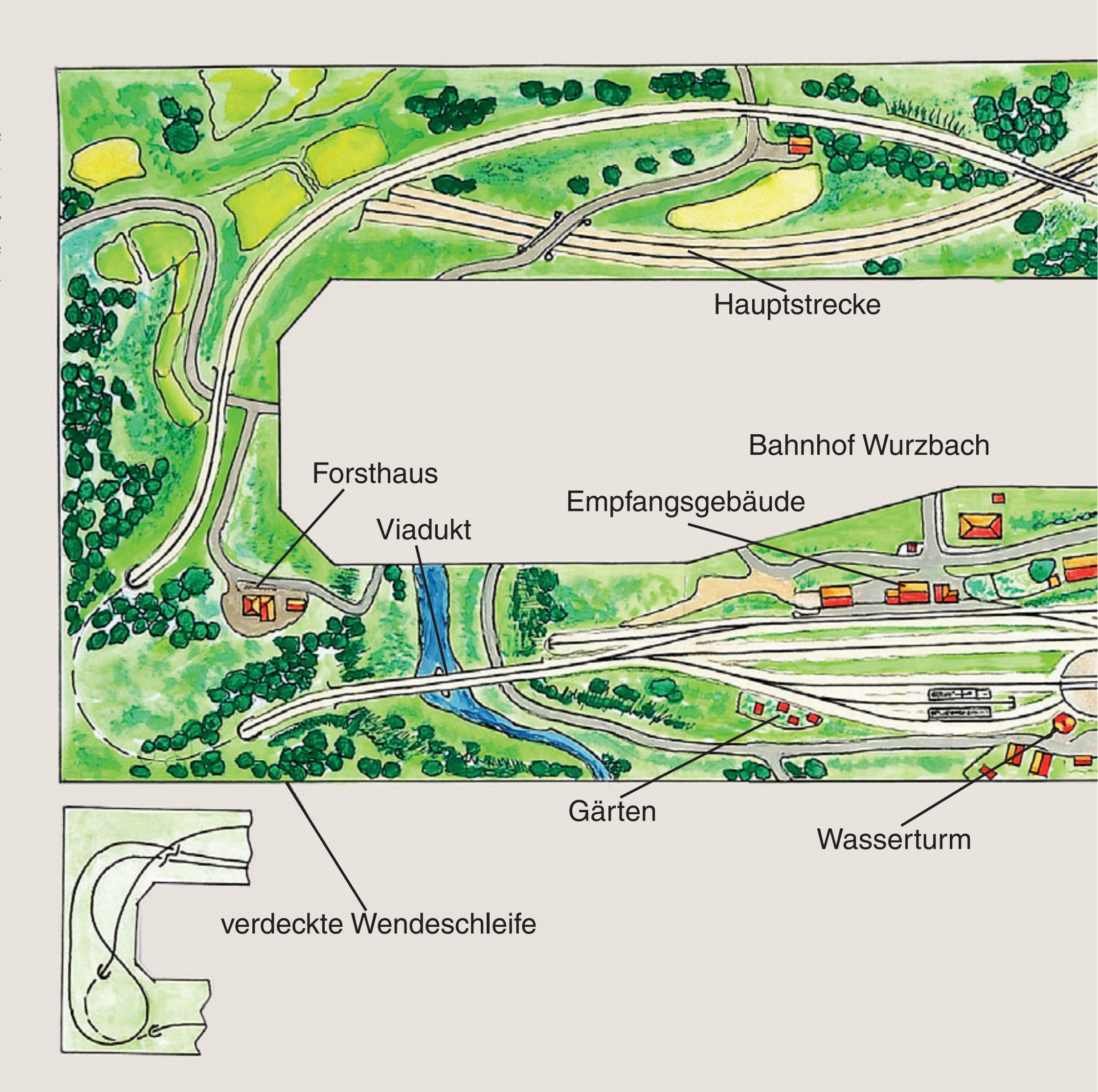


Bald ist der Zug auf dem Viadukt angekommen, an dessen Fuß sich der Fluss sein gewundenes Bett gegraben hat. Spätestens mit dem Eintauchen in den Tunnel ist



Wurzbach Erinnerung.

Der Gleisplan zeigt es: Der gestaltete Anlagenteil mit Hauptstrecke und Endbahnhof Wurzbach nimmt nur einen Teil des verfügbaren Platzes ein. Der Rest ist für Abstell- und Wartungsgleise reserviert.



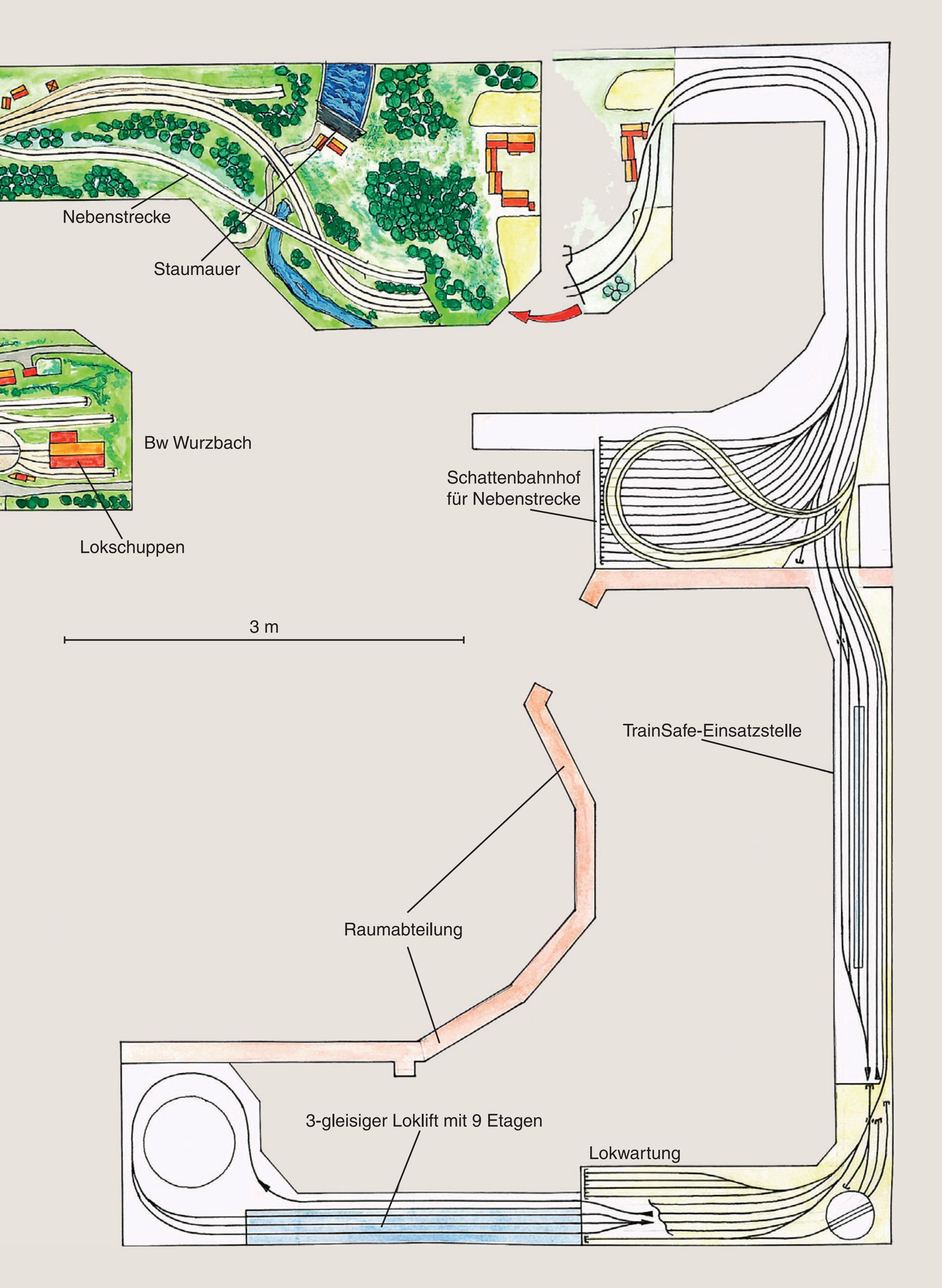
Gleisplan, Schattenbahnhöfe, Loklift

Modellbahnanlagen, auch große, sind meist eine recht kompakte Sache: Auf der verfügbaren Fläche werden Schattenbahnhöfe und gestalteter Anlagenteil unter- bzw. übereinander angeordnet und durch Gleiswendeln verbunden. Etwa die Hälfte des Platzes für offene Wartungs- und Abstellgleise zu verwenden, scheint Verschwendung oder Luxus zu sein.

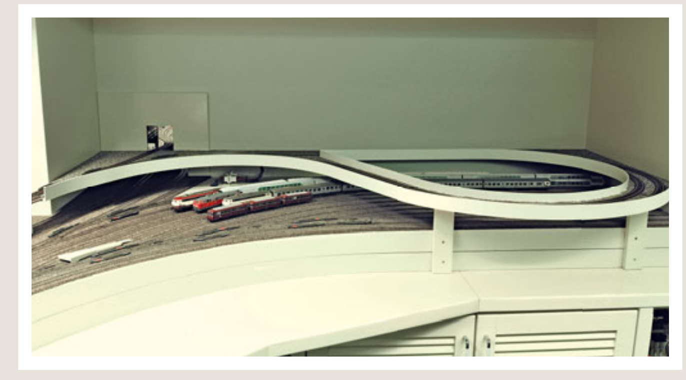
Dass dem nicht so ist, beweist diese Anlage. Hier ist weder Verschwendung festzustellen noch ein übermäßiger Luxus. Man könnte fast sagen: im Gegenteil! Zeugt doch die Trennung von Anlage und Betriebsgleisen von weiser Voraussicht des Erbauers. Wir werden alle nicht jünger, nicht gelenkiger und auch unsere Arme wachsen nicht mehr. Wer bei seiner Anlage Schattenbahnhöfe, also im wörtlichen Sinne verdeckt angelegte Abstellanlagen eingebaut hat, weiß vielleicht ein Lied davon zu singen, wie es ist, vor der Anlage zu knien, um den auf dem vierten Gleis von vorne havarierten D-Zug durch die Wartungsöffnung der Abstellgruppe zu erspähen oder – schlimmer noch – blind zu ertasten. Die Alternative, minutenlang auf einem flachen Sitzwagen unter der Anlage kauernd mit langsam blutleer werdenden nach oben gereckten Armen betriebliche Missgeschicke zu beseitigen, ist auch nicht gerade eine angenehme Vorstellung.

Bescheidet man sich dagegen selbst und leistet sich den „Luxus“, die gestaltete Fläche zugunsten offen zugänglicher Abstellgleise zu reduzieren, kann man sich solche Widrigkeiten ersparen. Ganz bequem vom Stuhl aus lassen sich die Züge dirigieren, und es ist sogar ein Genuss, ihre Fahrt auch in ungestalteter Umgebung zu verfolgen. Auch beim Aufbau spart man sich eine Menge Mühe: keine Gleiswendel, kein kompliziertes Drunterher-und-Drüberhinweg muss konzipiert, berechnet und gebaut werden. Die Steigungen im Gleisverlauf können moderat und damit vorbildgerecht bleiben, auch schwächere Loks haben die Chance, vergleichbare Garnituren wie im Großen zu ziehen.

Etwas abwegig ist vielleicht der Gedanke an einen weiteren Vorteil, wenn man gerade über eine Brandl-Anlage spricht: Gefällt der gestaltete Anlagenteil nicht mehr, soll er überarbeitet oder völlig neu gestaltet werden, kann ein Teil der Modellbahnanlage


Nebenstrecke
Staumauer
Bw Wurzbach
Lokschuppen
Schattenbahnhof
für Nebenstrecke
3 m
TrainSafe-Einsatzstelle
Raumabteilung
3-gleisiger Loklift mit 9 Etagen
Lokwartung

Übersicht über den Anlagenraum. Rechts Hauptstrecke und Nebenbahn, links der Endbahnhof Wurzbach.



Die Wendeschleife der Stichstrecke, darunter Stumpfgleise der Nebenbahn.



Der Wanddurchbruch: oben die Stich-, unten die Haupt- und die Nebenstrecke.





Die Ausfädelung von Haupt- und Nebenstrecke aus der Anlage.



Aufgeständert und völlig offen fahren hier die Züge am Fenster entlang.



Die Einsatzstelle für TrainSafe-Vitrinen ist für komplette Zuggarnituren nutzbar.



Der Steuerungs- und Wartungsplatz für die gesamte Modellbahnanlage.



Hier beginnt eine Tunnelfahrt zum Loklift; darüber die Stichstreckengleise.



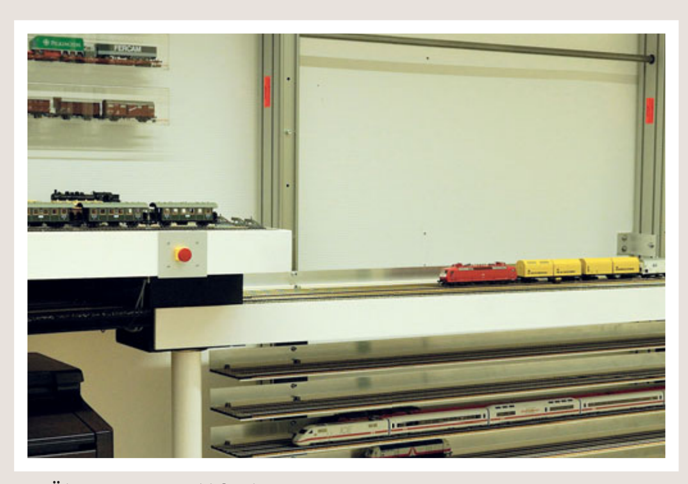
Der Abstellbahnhof der Stichstrecke hat eine eigene Drehscheibe.



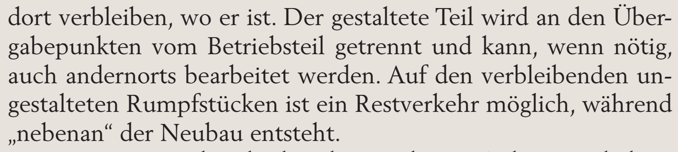
Die Weichen werden hier per Gleisbildstellpult gesteuert.



An der Wand eine Regalkonstruktion für TrainSafe-Vitrinen.



Am Übergang zum Loklift gibt es einen Not-Aus-Taster.



dort verbleiben, wo er ist. Der gestaltete Teil wird an den Übergabepunkten vom Betriebsteil getrennt und kann, wenn nötig, auch andernorts bearbeitet werden. Auf den verbleibenden ungestalteten Rumpfstücken ist ein Restverkehr möglich, während „nebenan" der Neubau entsteht.

Genau so ist es bei der hier besprochenen Anlage geschehen: Der in den EJ-Ausgaben I/2000 und IV/2000 der Modellbahn-Bibliothek vorgestellte Aufbau entsprach nicht mehr den Vorstellungen des Besitzers. Nicht, dass er unzufrieden gewesen wäre mit der Gestaltung oder der Qualität, nein, die jüngeren Brandl-Anlagen mit ihren kleinen, aber trotzdem betriebsintensiven Nebenbahn-Endbahnhöfen überzeugten ihn so sehr, dass er auch so etwas haben wollte. Also gab er den Anlagenteil mit dem großen Endbahnhof an einen guten Freund weiter (mehr dazu in einem späteren Heft aus der Reihe „Brandls Traumanlagen") und sorgte für den Transport des Hauptstreckenteils in die Werkstatt Josef Brandls. Der Auftrag lautete, die Hauptstrecke zu überarbeiten und den auf den Porträt-Seiten dieses Heftes vorgestellten Nebenbahn-Endbahnhof hinzuzukomponieren.

Und während Brandl baute, pflegte der Anlagenbesitzer seinen Fuhrpark, übte sich im Rangieren und machte sich Gedanken, wie er die Kapazität seiner Abstellgleise vergrößern könnte. Auch die Anschlüsse an den gestalteten Teil wollten überdacht sein, um dem geänderten Betriebskonzept optimal gerecht werden zu können. Im Einzelnen stellt sich der „Schattenbereich" nun so dar:

Gegenpart zum Nebenstrecken-Endbahnhof sind 15 Stumpfgleise, von denen aus längere und kürzere Zuggarnituren im Pendelbetrieb auf die Strecke geschickt werden können. Ebenfalls hier endet eine (in diesem Heft nicht weiter behandelte) von der Hauptbahn abzweigende kurze Stichstrecke in einer Kehrschleife. Die Hauptstrecke wird zweigleisig an der Abstellgruppe vorbeigeführt und auch von der Nebenbahn aus kann man in den weiteren „Schattenbereich" gelangen.

Nach Durchqueren einer Wand erreichen die Züge den Wartungsbereich. Hier können lange Garnituren aufgestellt werden, für die TrainSafe-Transportboxen existiert ein Übergangsgleis und auch der für die Anlagensteuerung verwendete Computer hat hier seinen Platz. Vom Wartungsbereich aus kann direkt zum Loklift und zu einer Wendeschleife gefahren werden. Am hinteren Rand des Wartungsbereichs ist weiterhin ein Gleis der Stichstrecke entlanggeführt. Es mündet in einen eigenen Abstellbereich mit neun längeren Gleisen, vier Lokwartegleisen und einer Drehscheibe.

Vertikal stapeln

Modellbahner sind meist auch Fahrzeugsammler. Ist die Menge der Triebfahrzeuge und Wagen noch klein, ist es kein Problem, sie auf der Anlage zu belassen. Aber mit jeder Neuerwerbung rückt man der Frage näher: Wohin mit all den schönen Modellen? Zum Stehen in der Vitrine oder schlummern in den Verpackungen sind sie viel zu schade – fahren sollen sie natürlich und selbstverständlich auch betrachtet werden. Lästig, dieses Hervorholen, Auspacken, Aufgleisen. Und dann, nach dem Spiel, das Ganze in umgekehrter Reihenfolge nochmals. Vielleicht hilft eine Erweiterung des Schattenbahnhofs? Vielleicht doch einen weiteren Nebenraum in die Planungen mit einbeziehen? Immer beschränkt die vorhandene Grundfläche die Möglichkeiten.

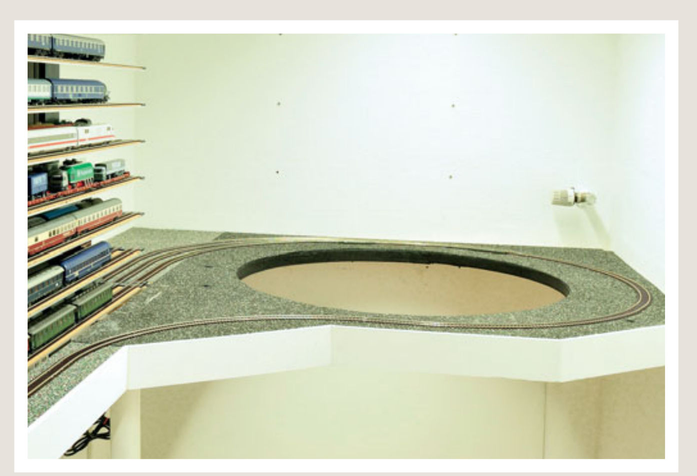
Eine Lösung kann das vertikale Stapeln einzelner Fahrzeuge und auch ganzer Zuggarnituren sein. Technisch machbar ist dies nur durch eine Fahrstuhlkonstruktion. Entweder bewegt sich die Zufahrt von Ebene zu Ebene oder eine Ebene nach der anderen bewegt sich zur Zufahrt. Die theoretisch denkbare Variante mit



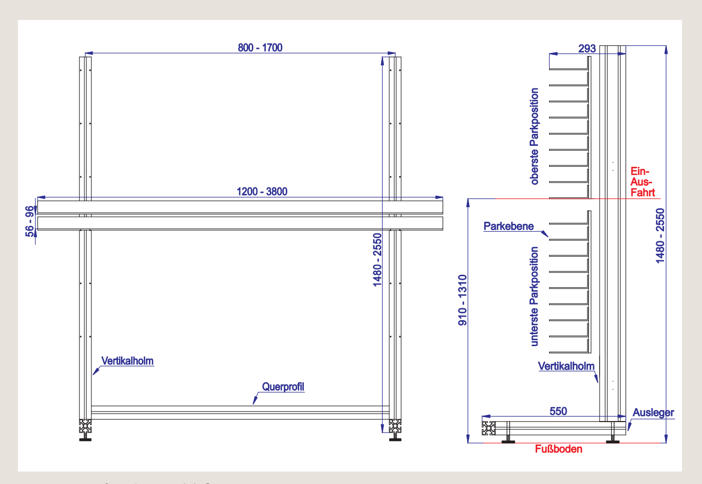
Die unterste Ebene des Loklifts ist jetzt befahrbar.



In dieser Stellung kann die oberste Liftebene benutzt werden.

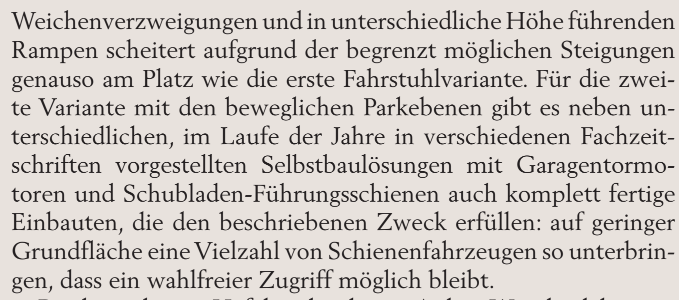


Die Kehrschleife am Ende des Loklifts.



Einige Maße des Loklifts.

Weichenverzweigungen und in unterschiedliche Höhe führenden Rampen scheitert aufgrund der begrenzt möglichen Steigungen genauso am Platz wie die erste Fahrstuhlvariante. Für die zweite Variante mit den beweglichen Parkebenen gibt es neben unterschiedlichen, im Laufe der Jahre in verschiedenen Fachzeitschriften vorgestellten Selbstbaulösungen mit Garagentormotoren und Schubladen-Führungsschienen auch komplett fertige Einbauten, die den beschriebenen Zweck erfüllen: auf geringer Grundfläche eine Vielzahl von Schienenfahrzeugen so unterbringen, dass ein wahlfreier Zugriff möglich bleibt.



Bei der in diesem Heft beschriebenen Anlage Wurzbach kommt ein Loklift von Müt zum Einsatz – trotz des großzügig vorhandenen Platzes. So war es möglich, auf einen Schattenbahnhof unter der gestalteten Anlage (und damit auf Krabbeleien am Boden) zu verzichten, und auch die offen liegenden Servicegleise ließen sich so anlegen, dass sie gut zugänglich blieben. Bei der gegebenen Raumhöhe war es möglich, den Loklift für neun Ebenen auszulegen. Je Ebene passen drei Gleise nebeneinander, so dass bei einer Ebenenlänge von 3,8 m über 90 m Abstellgleis gewonnen wurden.

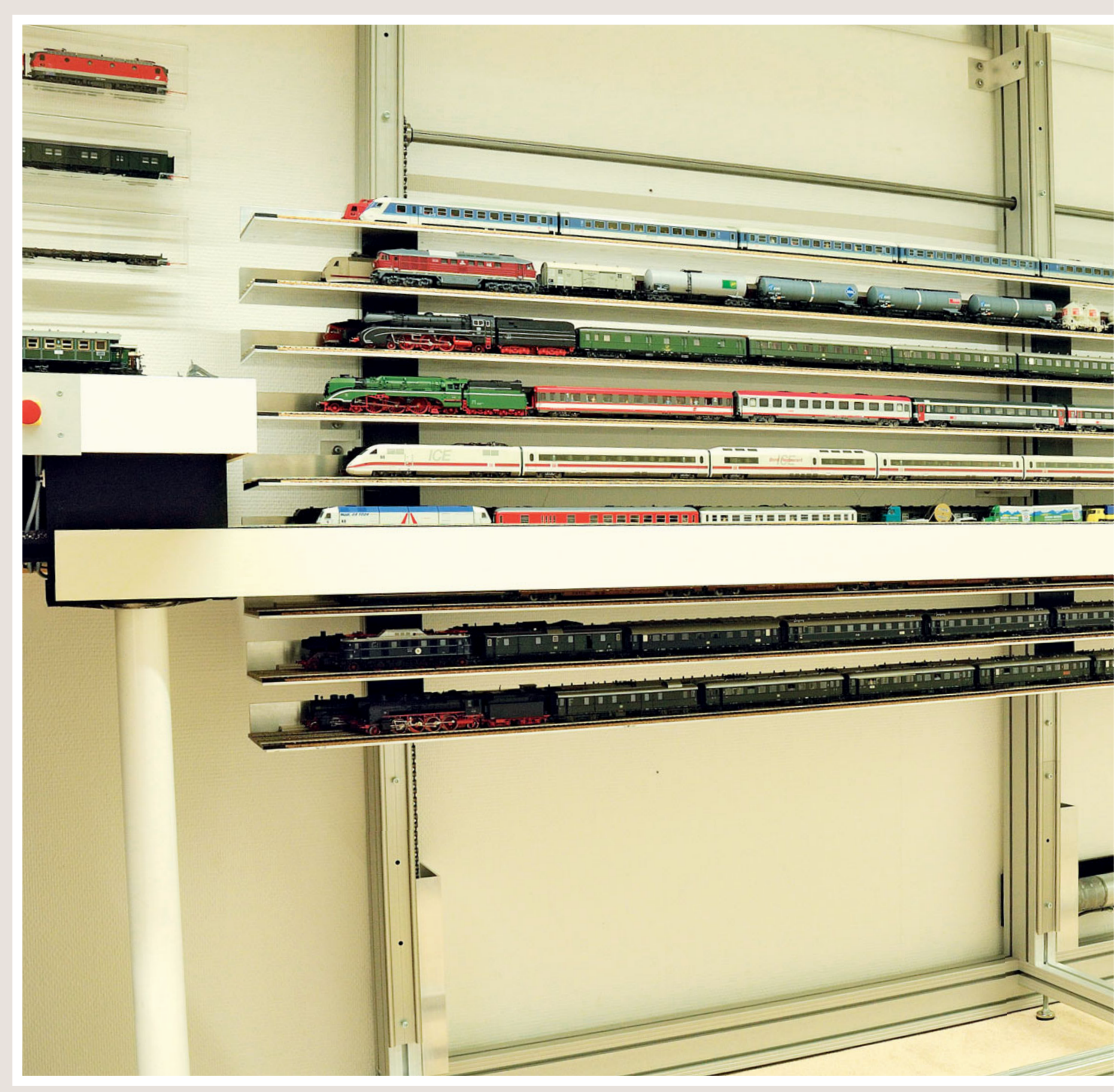
Die Fahrstuhltechnik

Der Loklift wird durch einen Gleichstrommotor mit angeflanschtem dreistufigen Planetengetriebe angetrieben. Die Geschwindigkeit beim Verfahren beträgt etwa 250 mm/min. Über eine hoch belastbare Gliederkette wird die Antriebskraft auf eine Keilwelle übertragen, die den Antrieb über die gesamte Länge des Loklifts verteilt. Auf jedem der vertikalen Holme befindet sich ein auf Linearführungen gleitender Transportwagen, an dem die Parkebenen befestigt sind. Diese Wagen sind über Ketten mit den Keilwellen verbunden, so dass alle – im Fall der vorgestellten Anlage drei – Transportwagen synchron zueinander bewegt werden.

Die Parkebenen werden mit Hilfe eines optischen Sensors positioniert. Dieser tastet die rückwärtige Kante der jeweils angesteuerten Ebene ab. Somit wird auch die unter anderem von der Last abhängige Kettenlängung ausgeglichen. Ein weiteres Merkmal des Loklifts ist die Stromzuführung der Gleisspannung zu den Parkebenen. Das Besondere daran ist, dass immer nur die Gleise mit Spannung versorgt werden, die sich in der Anlagenebene befinden. Damit wird sichergestellt, dass auf keinen Fall geparkte Züge aus großer Höhe aus einer Parkebene ausfahren und abstürzen können. Einer möglichen Fehlbedienung ist ein einfacher, aber wirksamer Riegel vorgeschoben.

Die Stromzuführung ist so ausgelegt, dass pro Ebene bis zu 18 Gleisabschnitte bzw. Stromkreise realisierbar sind. Damit können, wie vom Hersteller empfohlen, an den Gleisenden kurze, mit Gleisbesetztmeldern überwachte Sicherheitsabschnitte gebildet werden, die bei ungenauem Zughalt ein Verfahren des Loklifts verhindern. Durch Anordnung mehrerer überwachter Abschnitte auf einem Gleis hintereinander kann man ein langes Gleis zum Abstellen von einigen Kurzzügen verwenden, was eine nach Zügen gerechnete Kapazität nochmals erhöht.

Mit Hilfe des Loklift-Controllers ist eine rein manuelle Bedienung des Geräts möglich. Bei dieser Lösung ist, wie bei einem Hotellift, für jede Parkebene ein Taster zum Anwählen der gewünschten Ebene vorhanden. Dieser Controller kann in Bedienpulte oder Gleisbildstellwerke integriert werden. Intern arbeitet die Loklift-Steuerung mit einem Sx-Bus und ist somit einfach in Selectrix-Digitalumgebungen integrierbar. Aber auch für Märklin/Motorola und DCC sind Lösungen verfügbar.



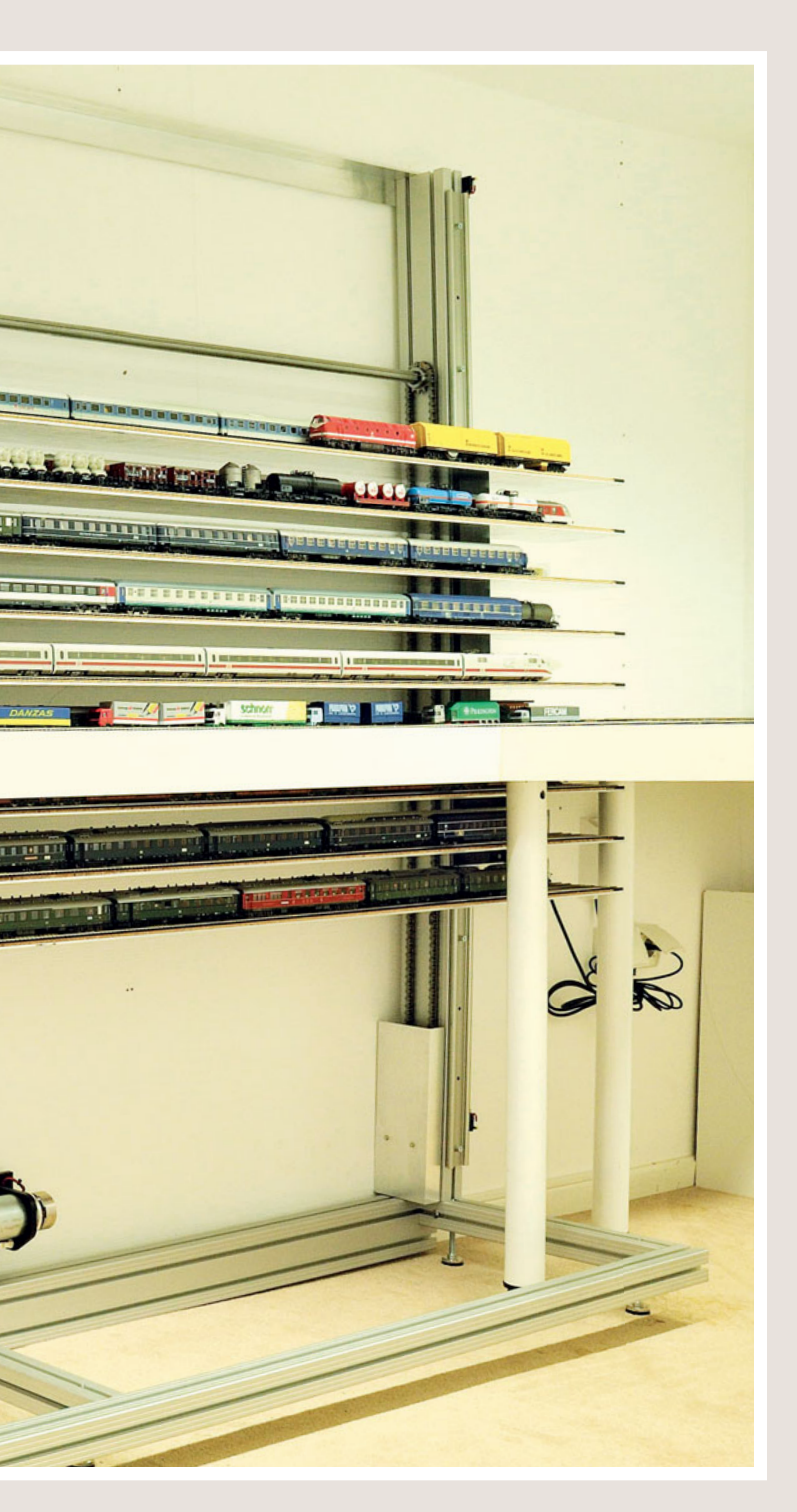
Der Loklift der Anlage „Wurzbach“ in mittlerer Stellung. Aktuell ist die vierte Etage von unten aktiv, insgesamt stehen hier über 90 m Abstellgleis zur Verfügung.

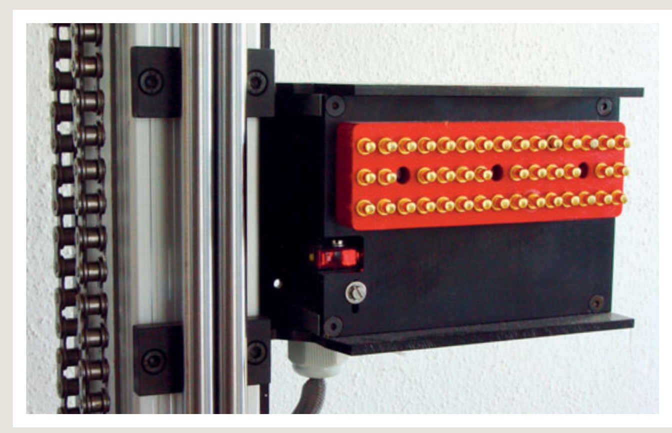
Auch ein automatisierter Betrieb ist mit dem Loklift möglich und er lässt sich in die Abläufe integrieren wie eine Gleisharfe hinter einer Weichenstraße. Im Vorführbetrieb wird die ganze Modellbahnanlage per Computer gesteuert – inklusive Loklift. Als Steuersoftware hat sich hier der TrainController von Freiwald bewährt. Eine ganze Reihe von Vorführanlagen, so z.B. die MWO in Oberhausen oder die Schauanlage in Bad Driburg, setzen einen computergesteuerten Loklift zur Erweiterung der Gleiskapazitäten ein.

Die Mehrzahl der betriebenen Loklifte ist für Fahrzeuge im weit verbreiteten H0-Maßstab ausgeführt. Angeboten wird das Gerät jedoch auch in Ausführungen für andere Spurweiten und Maßstäbe – von Z bis 2 ist alles möglich. Auf der Intermodellbau 2009 in Dortmund stellte der Hersteller eine Weiterentwicklung des Loklifts vor („LokLift2“), bei der das Parkvolumen um rund 180 % gesteigert werden konnte. Die einzelnen Ebenen sind nun breiter ausgeführt und nehmen z.B. bei Spurweite N 14 statt bisher fünf parallele Parkgleise auf.

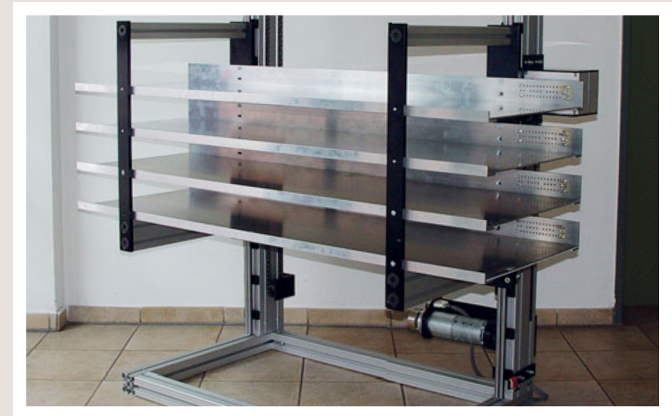
Nicht „für 'n Appel und 'n Ei“

Ein Loklift ist nicht für kleines Geld zu haben, im Gegenteil, er stellt schon eine gehörige Investition von einigen tausend Euro dar. In Anbetracht des Gegenwerts von 20, 30 Loks will eine solche Ausgabe natürlich gut durchdacht und abgewogen sein. Eckpunkte der Überlegungen sind: Brauche ich die mögliche Anzahl von Abstellgleisen? Habe ich die räumlichen Möglichkeiten, diese Gleismenge konventionell – also mit einer Gleisharfe – betriebssicher aufzubauen? Was kostet dieser konventionelle Aufbau? Gerade beim letzten Punkt stellt man schnell fest, dass die Ausgaben in ähnliche Dimensionen wie die für den Loklift vorstoßen: Weichen plus Decoder und Belegtmelder haben auch ihre Preise.





Links ein Teil des Antriebs, bei dem die Kraft über eine Kette übertragen wird, rechts die Kontaktleiste für die Fahrstromversorgung, Rückmeldung etc.



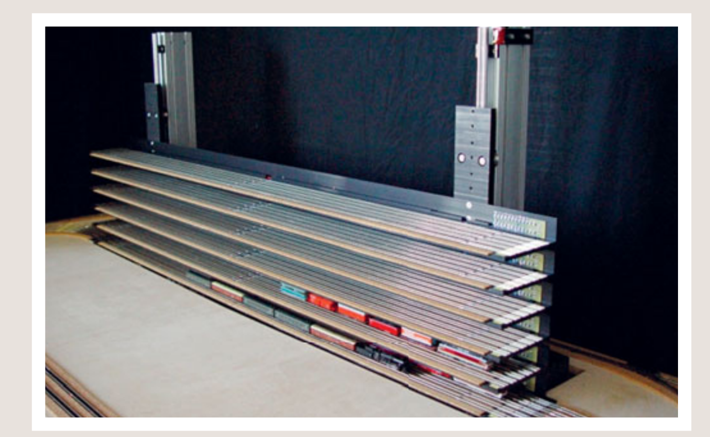
Ein Loklift der neuen Generation mit breiteren Ebenen.



In Baugröße N passen fünf Gleise nebeneinander, in H0 drei.

Vorteilhaft beim konventionellen Aufbau eines Zugspeichers ist sicherlich, dass man die Investitionen über einen längeren Zeitraum strecken und seinen Schattenbahnhof Stück für Stück aufbauen kann. Auch kann man „zugindividuelle" Gleislängen vorsehen, die exakt auf die Länge einer Garnitur abgestimmt sind.

Auf der Plusseite beim Loklift stehen die hohe „Packungsdichte" auf geringer Fläche und dass das Gerät als industriell gefertigte Lösung wenig Bauaufwand mitbringt und eine hohe Betriebssicherheit aufweist.



Sechs vollständig mit Gleisen bestückte Etagen – ein Mustergerät für N.

Ein Gartenbesitzer, der sich um seinen Zaun, seine Wege, sein Gartenhaus kümmerte, war langfristig viel sparsamer und hatte viel länger Freude daran, als wenn er sich nicht regelmäßig um den Erhalt seines Besitzes bemüht hätte.



Wer einmal entlang einer älteren Eisenbahnstrecke spazieren gegangen ist, kennt diese Situation: ein gepflegter Garten, der gleichzeitig dem Anbau von Obst und Gemüse und als Oase der Entspannung dient. Das Gartenhaus und die verworfenen Gehwegplatten zeigen das Alter dieses Eisenbahnergartens. Bemerkenswert auch der eingedrückte Zaun.

Eisenbahnergärten entlang der Strecke

Wer kennt sie nicht, die Gärten entlang der Bahnlinien mit ihren kleinen Holzverschlägen, in denen die Werkzeuge aufbewahrt werden? Diese typischen Eisenbahnergärten finden sich meist in Bahnhofsnähe und sind mit Holz- oder Drahtzäunen eingefriedet.

Zu einer Epoche-III-Modellbahnanlage gehören Gärten dieser Art eigentlich zwingend dazu. Vor 40, 50 Jahren war es für Eisenbahnbedienstete noch ohne weiteres üblich, einen Teil ihrer Nahrungsversorgung aus den Gemüsebeeten des eigenen Gartens zu bestreiten. Man war stolz auf das bebaute Stückchen Land und hegte und pflegte es. Einen vergammelten und unbenutzten Eindruck, wie ihn später viele Schrebergärten in den 1970er und 1980er Jahren machten, ließ man nicht aufkommen. Nicht nur die Beete waren gepflegt, sondern auch die festen Einrichtungen wie Gartenhaus und Einzäunung. Und wenn tatsächlich mal etwas zu sehr vom Zahn der Zeit angenagt war, ersetzte man es, um den guten Eindruck zu erhalten. Dies um so mehr, je ländlicher die Gegend war, in der der Dienstort des Eisenbahners lag. Wurzbach im Fränkischen ist sehr ländlich – und so ist es kaum verwunderlich, dass es in den Gärten neben dem Bahnhof geordnet zugeht.

Nun ist „geordnet“ keineswegs mit „steif“ oder „gerade“ zu verwechseln. Auch hier bestimmt vor allem die Natur mit ihren ästhetischen Formen den Eindruck, auch hier kann ein Pfosten schief sitzen oder sich eine Bodenplatte durch Wurzelwuchs gehoben haben, auch hier macht sich Unkraut breit oder haben Gräser gesämt. Die ganze Gartenanlage ist sicher schon seit Jahrzehnten in Betrieb und die Eisenbahner und ihre Frauen haben neben ihrem Dienst und den Familienpflichten nicht die Zeit, parkanlagenähnliche Mustergärten zu betreiben. Man spürt, dass hier schwere körperliche Arbeit geleistet wird und dass Reparaturen und Erneuerungen mit geringen finanziellen Mitteln durchgeführt wurden. Dies ist kein Widerspruch zu der eingangs postulierten Gepflegtheit – im Gegenteil! Ein Gartenbesitzer, der sich um seinen Zaun, seine Wege, sein Gartenhaus kümmerte, war langfristig viel sparsamer und hatte viel länger Freude daran, als wenn er sich nicht regelmäßig um den Erhalt seines Besitzes bemüht hätte.

Die Stimmung einfangen

Genau diese typische Stimmung einzufangen, ist die Kunst beim Gartenbau entlang einer Modellbahnstrecke. Auf diesen



Seiten zeigen wir, wie akribisch Josef Brandl an diese Aufgabe herangeht. Jedes Detail ist durchdacht und am Vorbild orientiert. Hier gibt es keine einfach so auf die Geländeoberfläche geklebten Kunststoffzäunchen und auch keine wahllos verstreuten Blumen. Hier gibt es keinen Misthaufen, wie er einem mittleren Bauernhof „gut zu Gesicht stünde", und auch keine übertrieben reiche oder moderne Gartenhausarchitektur. Zäune haben eine – auch im Modell – in den Boden eingelassene Sockelmauer; Nutz- und Zierpflanzen sind in Beeten zu finden; Wege sind mit Steinplatten verschiedener Art belegt; Gras und Unkraut wächst wie beim Vorbild an allen Ecken und Enden, mühsam beherrscht von der Hacke des 1:87-Eisenbahners; Gartenhäuser sind alt, wurden erweitert, haben Patina angesetzt, wirken dabei regelmäßig genutzt und ausgebessert.

Auch die individuellen Unterschiede bei den Charakteren der Gartennutzer kommen nicht zu kurz. Die einen legen besonders viel Wert auf Freizeit, haben einen Teil der Gartenfläche für ein Stück Wiese (hier von Rasen zu sprechen, wäre übertrieben) re-

Bautipps in Traumanlagen-Heften

Um die Entstehung einer Brandl-Anlage von A bis Z dokumentieren zu können, bietet ein einzelnes Traumanlagen-Heft viel zu wenige Seiten. Selbst wenn ein ganzes eigenes Heft nur für den Bau zur Verfügung stände – nicht einmal dieser Platz würde ausreichen. Jedoch ist der Grundaufbau von Brandls Anlagen immer wieder ähnlich, und auch die Arbeitstechniken gleichen sich: Josef Brandl hat seinen ganz persönlichen Anlagenbaustil entwickelt, an dem etwas zu ändern in Anbetracht der erreichten Qualität keinerlei Anlass besteht. So kommt es, dass wir im Laufe der letzten Jahre bereits viele grundlegende Aspekte seines Schaffens in verschiedenen Eisenbahn-Journal-Anlagenbau-Heften beschrieben haben und uns hier detailliert auf Einzelthemen konzentrieren können. Auch die Serie „Brandl baut" im monatlichen Eisenbahn-Journal folgt dieser Idee: Der Bau eines kleinen Anlagenbereichs, einer Szene, wird von Beginn an Schritt für Schritt so begleitet, dass der Nachbau auf der heimischen Anlage nicht mehr schwerfällt.



Wenn festgelegt ist, wo die Eisenbahnergärten angelegt werden sollen, wird die Fläche parzelliert. Dann werden die bereits am Basteltisch zusammengebauten und patinierten Gartenhäuser positioniert und in den Untergrund eingearbeitet.



Gerade bei den seit vielen Jahrzehnten bestehenden Eisenbahnergärten haben viele einen gemauerten oder aus Beton gegossenen Einfriedungssockel. Auch im Modell werden die Sockel „in den Boden gegraben" – das steigert den Realismus.



Für die beim Vorbild eingegossenen Metallpfosten für den Zaun werden die Positionen festgelegt. Wenn die Eckpfosten sitzen, wird die restliche Strecke harmonisch aufgeteilt. Die Löcher der Zirkelnadeln dienen als Markierung.



Der harte Schaumstoff der Sockelimitation lässt sich gut von Hand bohren. Der Bohrerdurchmesser sollte dabei etwa ein Zehntel größer sein als der Durchmesser des für die Pfosten verwendeten Blumendrahts.



Ein kleiner Tropfen Klebstoff sorgt für festen Halt des Pfostens. Ein dünnflüssiger Sekundenkleber ist hier die richtige Wahl. Auf keinen Fall darf ein Kleber mit Lösungsmitteln verwendet werden – der Schaumstoffsockel würde aufgelöst!



Hinein ins Loch und dann kurz warten! Wie hier deutlich zu erkennen, ist der Untergrund schon ein Stück weit mit Sand gestaltet. Der „Beton"-Sockel wurde später eingebaut und dann vorsichtig beigespachtelt.



Damit die Pfosten später alle die gleiche Länge haben, fertigt man sich eine Lehre. Es kommt nicht so sehr auf das exakte Maß an als vielmehr auf ein glaubwürdiges Verhältnis von Zaunlänge zu Zaunhöhe.



Sind die Pfosten alle platziert, findet auch das vorbereitete Gartentor aus gelasertem Holz seinen Platz. Der Betonpfosten, an dem das Tor beim Vorbild angeschlagen ist, wird im gleichen Arbeitsgang gesetzt.



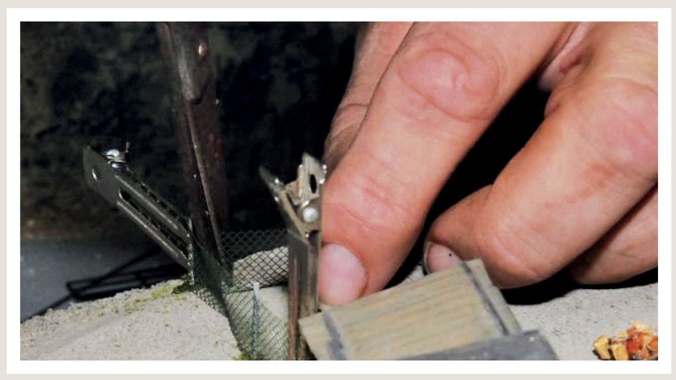
Die Plackerei mit Spaten, Hacke und Gießkanne hat sich bisher gelohnt, denn die Salatköpfe sind schon groß und kräftig gewachsen. Aber im gleichen Maße, wie der Salat gedeiht, „gedeiht" auch das Unkraut im Garten – regelmäßiges Jäten ist Pflicht, wenn die Ernte nicht zu mager ausfallen soll.



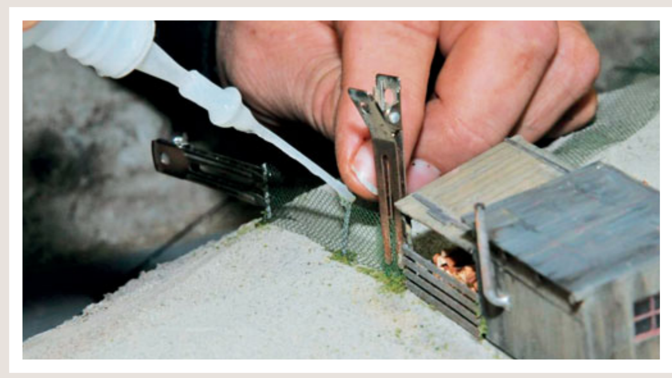
Nun wird der Zaun angebracht. Josef Brandl verwendet hier einen sorgfältig auf Breite geschnittenen Streifen grüner Gaze, um den Maschendrahtzaun darzustellen. Alternative Ätzteile sind weniger flexibel, Plastikspritzgussteile zu grob.



Zuerst wird der Zaun mit Klammern in seiner späteren Position fixiert. So sind Korrekturen möglich, bis alles so sitzt, wie man es sich vorstellt. Auch Dellen und Verwerfungen werden schon jetzt eingearbeitet.



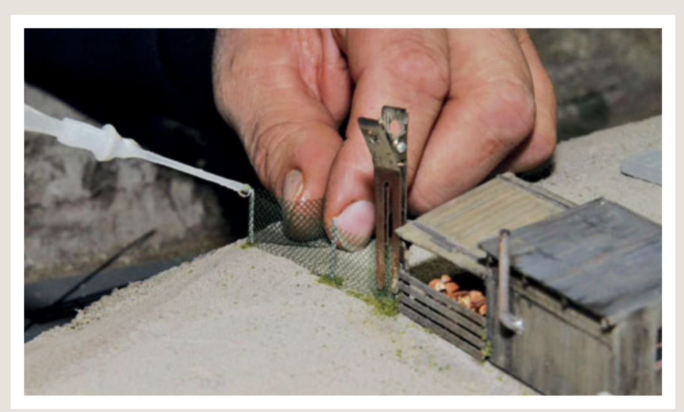
Passt alles beim bearbeiteten Zaunsegment, kann man den Gazestreifen ablängen. Dazu verwendet man eine scharfe Haushaltsschere, die abschneidet statt abquetscht. So wird die Gaze nicht unnötig verzerrt.



Nun wird der Zaun mit dünnem Sekundenkleber befestigt. Beachtung verdient der schräge Pfosten – er zeugt vom Alter der Anlage. Solche Kleinigkeiten geben dem Modell Atmosphäre und Authentizität.



Der Brennholzvorrat für den Winter ist schon wieder beträchtlich. Oder soll mit diesem Holz ein großes Lagerfeuer beim jährlichen Eisenbahner-Gartenfest beschickt werden? Die resolute Gärtnerin jedenfalls scheint zufrieden zu sein mit dem Stand der Dinge.



Ist der erste Klebepunkt ausgehärtet, kann man die Gaze der Reihe nach an den anderen Pfosten befestigen. Leichter Zug am Gazeende setzt diese etwas unter Spannung. Wie beim Vorbild wird der Zaun dadurch etwas federnd-nachgiebig.



Die letzte Klebung an diesem Zaunsegment. Angrenzende Modelle und auch unter dem Zaun wachsendes Grün wurden platziert, bevor der filigrane Zaun an seine Position kam – die Montagereihenfolge folgt also dem großen Vorbild!

serviert, das sie, wie der Liegestuhl beweist, auch gerne zur Entspannung nutzen. Hier sind, scheint es, besonders rührige Leute zugange: Manche Beete haben schon vor Längerem eine Einfassung erhalten und der Vorrat an Brennholz scheint regelmäßig aufgefüllt zu werden. Vor wenigen Jahren wurde ein neuer Maschendrahtzaun gesetzt – dass es nicht lange her sein kann, zeigen der noch geringe Bewuchs mit rankenden Pflanzen und das frische Grün der Schutzummantelung.

Andere Gartenbesitzer kämpfen weniger erfolgreich mit dem Eigenwillen der Natur. Sie haben Mühe, das kräftig wachsende Unkraut zu bändigen, das zwischen Nutz- und Zierpflanzen hervorschießt. Aber auch sie werden ihre Erträge zur Bereicherung des Speiseplans ernten können: Bohnen und Tomaten gedeihen und auch der Rhabarber kann bald geerntet werden. Ihre Liebe gilt den Singvögeln, denen sie ein Nisthäuschen hoch oben auf einer langen Stange anbieten. Betrachtet man die Gärtnerin genauer, die sich hier gerade mit der Hacke an einem Beet müht, drängt sich der Eindruck auf, die Frau sei noch recht jung. Vielleicht hat hier gerade eine junge Eisenbahnerfamilie die Verantwortung für den Garten von den Großeltern übernommen, die sich gebrechlich geworden von der Gartenplackerei zurückgezogen haben?

Da gibt es dann noch den Herrn mit dem Fahrrad. Natürlich fuhr man in den 1950er, 60er Jahren mit dem Fahrrad zum Garten. Das Gartenhaus bot Unterstellraum für allerlei nützliche Dinge, die in den kleinen Nachkriegswohnungen keinen Platz fanden. Und hier war auch der Ort, wo man in Ruhe und ungestört Defektes reparieren konnte.

Betrachtet man die Bilder von Brandls fertig gestalteten Eisenbahnergärten, wird schnell klar, warum man ihm den „grünen Daumen“ zuspricht. Ganz offensichtlich hat er Gärten dieser Art



Hier sollen Wegeplatten verlegt werden. Um einen optimalen Eindruck zu erzielen, werden die Platten in den Untergrund eingearbeitet.



Die Wegeplatten bestehen aus einem Streifen harten Schaumstoffs, der vorab zugeschnitten wurde. Passgenauigkeit erreicht man durch häufiges Probieren.



Nun sind die Abmessungen korrekt und der „Aushub“ kann mit einem Staubsauger entfernt werden.



Hier werden nun die Plattenfugen in den harten Schaumstoff eingeritzt. Das Material ist weich genug für eine zügige Bearbeitung und gleichzeitig formstabil.



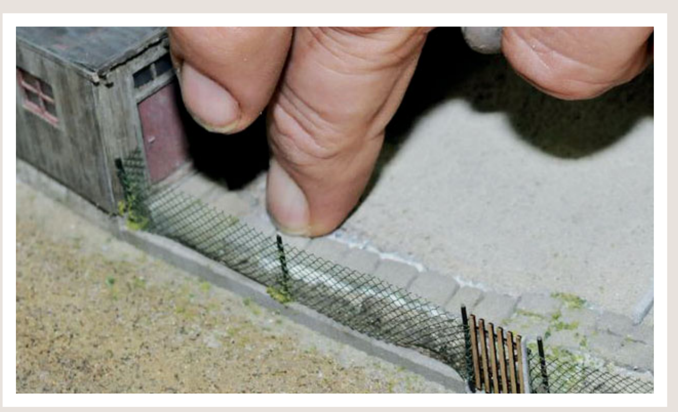
Trotz der betongrauen Grundfarbe muss der Plattenstreifen natürlich patiniert werden. Geeignet ist eine dünne Lasur aus Erdfarben.



Wie beim Vorbild liegen die Platten später in einem „Speisbett“. Die verwendete Gipsmasse wird cremig angerührt.



Mit feinen Werkzeugen lassen sich auch kleinste Mengen von Gips oder anderen Spachtelmassen verarbeiten, ohne die Umgebung zu „versauen“. Bewährt haben sich alte Zahnarztinstrumente der verschiedensten Form.



Die Platten werden in den Gips eingedrückt. War man beim Aufbringen des Gipses zurückhaltend genug, quillt jetzt fast nichts über. Wenn doch, wird die überschüssige Masse mit einem kleinen Spatel abgenommen.

Einen Zaun ganz anderen Stils weist die der Straße zugewandte Seite dieses Gartens auf. Offensichtlich wurde er schon vor vielen Jahren aus Knüppeln errichtet. Dass er noch nicht vollständig überwuchert ist, ist dem mindestens halbjährlichen Zurückschneiden der Gräser, Büsche und Ranken zu verdanken.



Dieses Beet soll eine umlaufende Einfassung aus Betonsteinen erhalten. Auch diese werden mit hartem grauem Schaumstoff imitiert.



Die richtige Länge des Einbauteils lässt sich hier am einfachsten durch Anhalten und einen beherzten „Knips“ erreichen.



In den Untergrund wurde nur eine Furche in der exakten Breite der Einfassungssteine eingearbeitet. Dabei erweist sich wieder eines der Zahnarztinstrumente als äußerst nützlich.



Hat man exakt gearbeitet, sieht man nach dem Einbau der Einfassung nicht einmal einen Spalt zum umgebenden „Erdreich“. Dank leichten Presssitzes müssen die Steine nicht extra verklebt werden.



Der Garten ist ergrünt. Per Elektrostat aufgebrachter Flock verschiedener Farbe und Länge bildet die Grundflora.



Stück für Stück werden nun weitere Pflanzenimitate eingebaut. Feine Flocken, Fasern, Natur- und Kunstprodukte geben die Vielfalt des Vorbilds wieder.



Passend gefärbte Spritzlinge von Busch eignen sich hervorragend zur Darstellung von Kohl und Salat – nur die Farbe entscheidet über die Sorte.



Beim Vorbild sammeln sich im unteren Zaunbereich Ranken und Stängel vorjähriger Unkräuter. Zur Modelldarstellung eignen sich feinste Fasergespinnste..



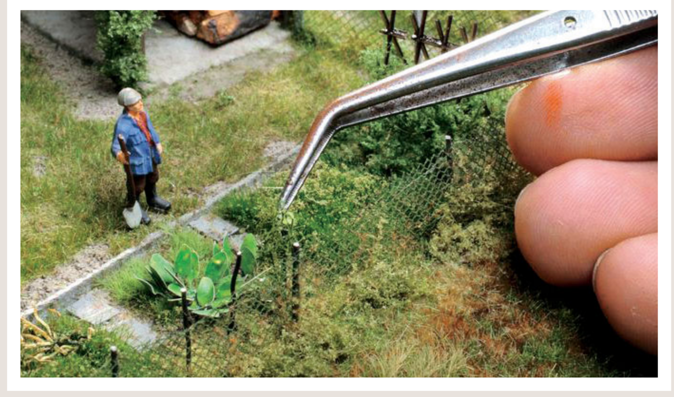
Mit der Kanüle lässt sich der Klebstoff sehr fein dosieren. So bleibt das Volumen des Gewebes erhalten, die Fasern verkleben nur ganz wenig.



Mit schmalen Streifen von Belaubungsmatten lassen sich Rankgewächse wie Bohnen oder Wein darstellen.



Einzelne Stückchen des Mattenmaterials können als Einzelpflanzen gesetzt werden. Feinste Flocken auf den Faserspitzen im weiter hinten liegenden Beet simulieren einen Blüteneffekt, der an Schnittlauch erinnert.



Hier wächst eine Ranke am Zaun empor. Bei der Gartengestaltung ist die Vielfalt der Pflanzenarten bzw. der Variantenreichtum in Grün und Struktur eines der Geheimnisse für eine überzeugende und vorbildgerechte Darstellung.

Die neue erfolgreiche DVD-Serie:

Modell Bahn TV

- Profi-Tipps
- Tolle Anlagen
- Neuheiten
- Blicke hinter die Kulissen
- Technik
- Digital
- Modellbahn-Werkstatt u.v.m.

Laufzeit je ca. 50 Minuten



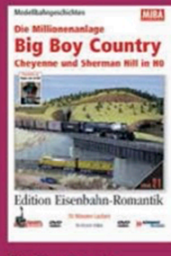


Die schönsten ER-Modellbahn-Filme:



Märklin
Fabrik der Träume

55 Minuten
Best.-Nr. 6409
22,95 €



Big Boy Country
in H0

55 Minuten
Best.-Nr. 6421
22,95 €



Traumanlage
Miniatur Wunderland

200 Minuten
Best.-Nr. 6424
22,95 €

NEU! Soeben erschienen:



Ausgabe 6 – die Themen:
Super-Power für die Eisenbahn – die Ludmilla: tolle H0-Loks und das große Vorbild • Traumanlagen: Schweizer Gebirgsbahn, Modellbahnwelt Oberhausen, Amerika in Köln • N-Bahnfreunde Aachen • Profi-Werkstatt: Fahrleitungsmontage Gützold und seine Erfolgsmodelle • Neuheiten von Roco, Märklin, Auhagen etc.

Best.-Nr. 7506 nur 14,80 €



Noch erhältlich:

Ausgabe 1 – die Themen:
Super-Modellbahn MO 187 Bad Driburg • Märklin-Sammler Japan • Gips-Werkstatt • Modellbahn & Schule • Digital mit dem Märklin-Turmtriebwagen • E 50-Tuning • Besuch bei NOCH

Best.-Nr. 7501 nur 10,- €

Ausgabe 2 – die Themen:
Schweizer Alpen im MiWuLa • Fleischmann-95 • Besuch bei Auhagen • Felsgestaltung • Mobaclub Meißen • Traummodellbahnen auf der Intermodellbau • Märklin-Bahn in den Anden

Best.-Nr. 7502 nur 14,80 €

Ausgabe 3 – die Themen:
Test: Märklin-64 • Klein aber oho: BEMO • Traumanlagen: Albula-Gebirgsbahn/DR-Großanlage Zittau • Modellwelt Oberhausen, Modellbauteam Köln • Werkstatt: Kerbers Meisterwerke

Best.-Nr. 7503 nur 14,80 €

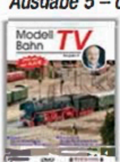
Ausgabe 4 – die Themen:



Top-Modell: Roco-Taurus 1216 • Zu Gast bei Roco • Traumanlagen: Mosel- und Rheinstrecke • Märklin Central Station II • Werkstatt: Perfekte Wintergestaltung • Große Märklin-Ausstellung

Best.-Nr. 7504 nur 14,80 €

Ausgabe 5 – die Themen:



Digital: Rocos Wunderzug, Fleischmanns Digi-Boss, Portalkran von Uhlenbrock • Märklin: Wie geht es weiter? • Traumanlagen: Schiefe Ebene und imposante Erzbahn in H0 • Große Neuheitenshow • 60 Jahre Sommerfeldt • Werkstatt: Wellblechhäuschen am Bahndamm

Best.-Nr. 7505 nur 14,80 €

Bestellen Sie noch heute bei:
RioGrande-Video/VGB-Bestellservice • Am Fohlenhof 9a,
D-82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/5348136 • Fax 08141/5348133 • E-Mail bestellung@vgbahn.de
www.modellbahn-tv.de • www.riogrande.de • www.vgbahn.de

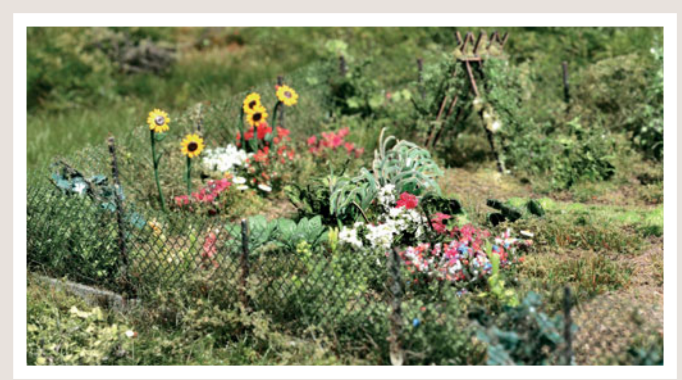
- Versandkostenpauschale Inland € 3.-, EU-Ausland und Schweiz € 5.-, übriges Ausland € 9.-, versandkostenfreie Lieferung im Inland ab € 40,- Bestellwert.
- Umtausch von Videos, DVDs und CD-ROMs nur originalverschweißt.
- Bei Bankeinzug gibt's 3% Skonto.
- Es gelten unsere allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Brandls Vorgehen entspricht weitgehend der Vorgehensweise beim Vorbild. Basis allen Bauens ist der Boden, sind Erde und Stein.





Diese junge Dame scheint den Garten erst vor kurzem übernommen zu haben, nachdem hier von ihren Vorgängern längere Zeit nur das Nötigste getan wurde.



Ein Garten ohne Blumen ist kein Garten, sondern ein eingezäuntes Feld.

bereits als Kind und Jugendlicher kennengelernt. Damals muss er auch seine Liebe zu den Pflanzen entdeckt haben, der er in seiner Berufswahl „Gärtner“ und später als Gärtnereibetreiber Ausdruck verlieh. Auch sein später entwickeltes Tun, die Gestaltung von Eisenbahn-Modelllandschaften, wurde von Beginn an durch seine guten Kenntnisse der Natur und sein geschultes Auge bestimmt.

So entwickelte er Arbeitstechniken, um typische Vorbildsituationen im Modell glaubhaft darstellen zu können. Wie in der Bilderfolge dieser Seiten deutlich wird, ist eines der angewandten Mittel, Dinge „wachsen“ zu lassen. Das heißt, der Modellaufbau wird zwar vor Beginn der Arbeiten durchdacht und es entstehen Bilder vom angestrebten Endzustand vor dem inneren Auge. Trotzdem wird jeder Arbeitsschritt so in sich abgeschlossen ausgeführt, dass Josef Brandl danach in viele verschiedenen Richtungen weiterarbeiten



Die Eisenbahnergärten liegen in Sichtweite des Bahnhofs. Ganz sicher tragen Ruß und Qualm der Dampfloks ihren Teil zum besonderen Aroma der hier wachsenden Früchte und Gemüse bei. Wie man hört, muss dies dem Geschmack nicht zum Nachteil gereichen.

könnte. Ein Beispiel dafür sind die Gartenböden. Sicherlich war schon in der Frühphase der Anlagenentstehung klar, dass Gärten an dieser Stelle gut wirken würden. Die endgültige Entscheidung für sie fiel aber erst, als die Gleise verlegt und geschottert waren, als der Boden überall seine Sandoberfläche erhalten hatte und auch die Straßen mit ihrer Fahrbahnfarbe versehen waren.

Fast eine Philosophie

Für den weiteren Baufortschritt mussten also bereits gestaltete Dinge „zerstört" oder abgeändert werden. Letztlich entspricht dieses Vorgehen weitgehend der Vorgehensweise beim Vorbild. Dort gibt es keine ungestaltete Fläche aus hellblauem oder hellgrünem Schaummaterial. Basis allen Bauens ist der Boden, sind Erde und Stein. Deren Oberfläche muss geöffnet werden, will man ein neues Bauwerk (und hierzu zählen nun einmal im weitesten Sinne auch der Sockel des Zauns, die Beeteinfassung, die Wegeplatten) errichten. In den geöffneten Boden hinein wird gebaut, dann werden verbliebene Lücken und Spalten verfüllt.

Genau so geht Josef Brandl bei der Gestaltung der Gärten vor. Die Weiterentwicklung und Veränderung bereits bestehender und schon frühzeitig am Vorbild orientierter Strukturen führen zu einer Glaubwürdigkeit, wie sie nur selten beim Modellbau erreicht wurde. Als Betrachter empfindet man die Dinge als „richtig", selbst wenn man einen mittleren Bauzustand betrachtet. Dieses Empfinden entsteht, weil die Dinge tatsächlich „richtig" sind: in gleicher Art entstanden, wie Vergleichbares beim Vorbild entstehen würde.

Ob das wohl gut geht?
Auch in den 60er Jahren war die Polizei alles andere als erfreut über rasende Motorräder, und so erwartet unseren Motocyclisten eine unangenehme Überraschung, wenn er das Brückengewölbe durchfahren hat.

Gips-Komposit für eine Brücke

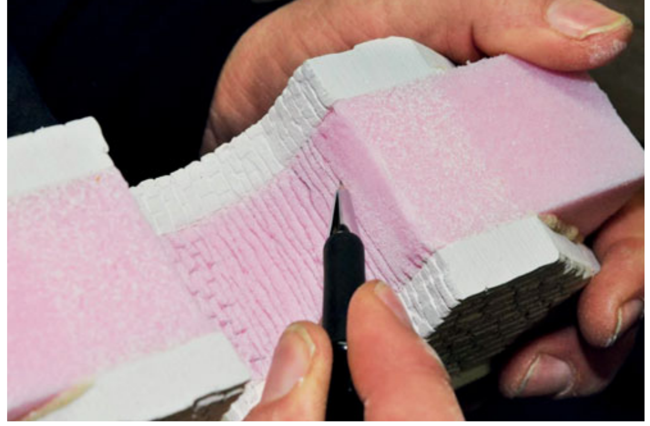
Kleine Brücken über Wege, Straßen oder Bäche hinweg gibt es beim Vorbild häufig. Das Angebot an industriell gefertigten Modellen ist in diesem Bereich recht überschaubar, und wenn man etwas wirklich Passendes haben möchte, bleibt oft nur, selbst Hand anzulegen.

So war es auch bei der kleinen Brücke, die die Nebenbahnstrecke über die Landstraße hinwegführt. „Passend" hieß in diesem Fall nicht nur „von entsprechender Größe", sondern auch „in einem auf die Landschaft abgestimmten Baustil". Sicherlich wäre beim Vorbild an dieser Stelle eine kleine Blechträgerbrücke, vielleicht sogar eine kurze Trogbrücke mit Fachwerkobergurt denkbar und daher im Modell nicht falsch gewesen. Eine solche Lösung hätte aus technikromantischer Sicht ganz klar ihren Reiz gehabt mit ihrem starken Kontrast zur umgebenden Landschaft.

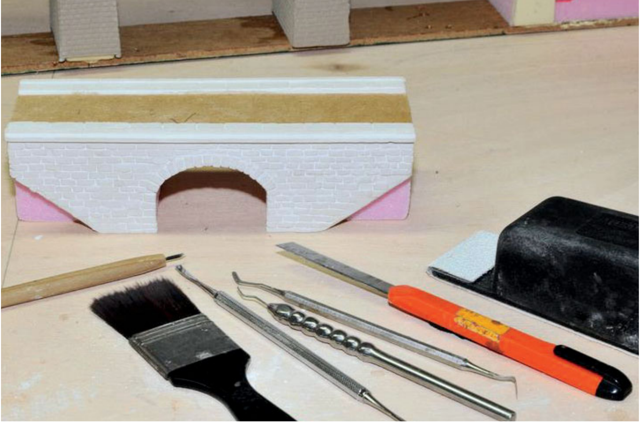
Josef Brandl gestaltet seine Anlagen jedoch nicht technikromantisch, sondern sucht die Romantik der Landschaft und der Eisenbahn in ihr. Mit natürlichen Baustoffen wie Stein und Holz ausgeführte Bauwerke gliedern das technische Menschenwerk Eisenbahn weit harmonischer in die Landschaft ein, als es solche aus Eisen oder Beton jemals könnten. Für das spezielle Ambiente seiner Anlagen bevorzugt Josef Brandl daher Eisenbahnbauwerke aus Bruchsteinen, und nicht umsonst ist ein großes Bruchsteinviadukt fast so etwas wie sein Markenzeichen geworden.



Einzelne Steine sollen alt, ausgebrochen und repariert wirken. Mit einer kleinen Klinge sind solche Änderungen schnell am gegossenen Gips durchzuführen.



Im Inneren des Gewölbes wird die Mauerstruktur eingeritzt. Bei dem weichen Austrotherm geht dieses schnell und einfach mit einem Minenbleistift.



Die für den Brückenbau nötigen Werkzeuge sollten sich in jedem Modellbahner-Haushalt finden.



Die Rückseite der Brücke ist der Vorderseite sehr ähnlich, so dass es sich anbot, zwei gleichartige Gipsgussteile durch einen Austrotherm-Kern zu verbinden. Für die Stabilität der Fahrbahn sorgt ein eingeklebtes Sperrholzbrettchen.



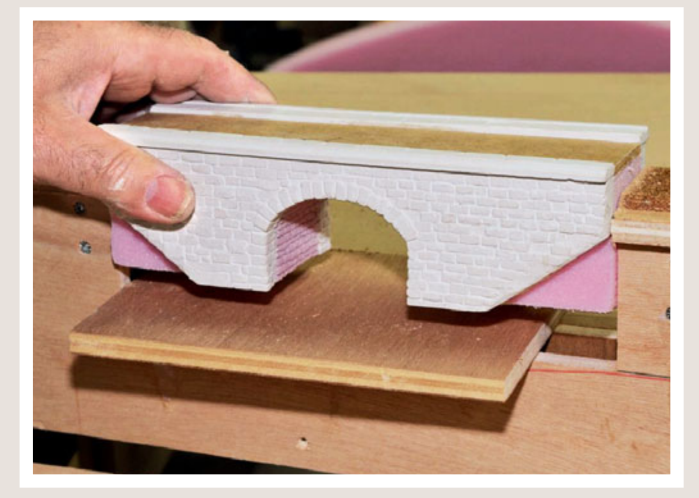
Gestein ist im Modell sehr gut durch Gips darstellbar, seien es offen zu Tage tretende Felsformationen im Gebirge, seien es behauene und vermauerte Quader einer Brücke oder eines Damms. Gerade bei Brücken werden normalerweise zwei Sichtseiten benötigt, die in ihrem Aufbau gleich oder sehr ähnlich sind. Statt nun die zwei Seiten der hier besprochenen Straßenunterführung jeweils von Beginn an aus einer Gips- oder Austrotherm-Platte herauszuarbeiten, entschied sich Josef Brandl, eine vorhandene Gussform zweimal zu nutzen und dann den Abguss passend zu modifizieren.

Die Durchfahrtshöhe war auf ein zum Umfeld passendes Maß zu reduzieren. Das Verkehrsschild am fertigen Modell nennt hier 3 m. Weiterhin sollten einzelne Steine verwittert und ausgebessert wirken, was mit einer kleinen Klinge schnell zu erreichen war. Auch die obere Kante des Gießlings musste in seiner Abdecksteinstruktur nachgearbeitet werden.

Auf der Brücke verläuft eine eingleisige Strecke, das Schotterbett ist durchgehend, der Randweg sollte beidseitig angelegt sein. Auf ca. 6 cm zwischen den gemauerten Außenwänden ist dies gut unterzubringen. Ein entsprechend breites Sperrholzbrettchen dient als Fahrbahnträger.

Der Kern der Brücke entstand aus einer Austrotherm-Platte passender Dicke. Zuerst wurde einer der Gipsabgüsse aufgeklebt, dann trat der Heißdrahtschneider in Aktion, um die äußeren Konturen und vor allem das Gewölbe herauszuarbeiten. Die Gipsmauer diente dabei als Führung und Maß. Mit der auf der Rückseite aufgeklebten zweiten Gipsverblendung und dem Fahrbahnträger oben war das Komposit-Bauwerk schon fertig – fast zumindest. Das Gewölbeinnere erhielt noch eine Steinstruktur. Dies erledigte Josef Brandl freihand mit einem zum Ritz- bzw. Drückwerkzeug umfunktionierten Stift. Dabei kam ihm seine große Erfahrung mit solchen Arbeiten zugute. Wer sich seines Augenmaßes nicht so sicher ist, sollte ein Lineal nehmen und die Längsfugen vorab leicht anzeichnen.

Natürlich war es während des gesamten Entstehungsprozesses der Brücke wichtig, regelmäßige Maßprüfungen und Anpassproben am späteren Einbauort auf der Anlage vorzunehmen. Erst nachdem das Bauwerk seine graubraune Farbe erhalten hatte, wobei einzelne Steine mit dem Pinsel hervorgehoben wurden und die übliche dunkle Lasur die Fugen betonte, konnte es in seiner endgültigen Position eingeklebt werden. Nach dem Schottern und allen weiteren Geländearbeiten setzte Josef Brandl als krönenden Brücken-Abschluss die Geländer.



Mit regelmäßigen Passproben lässt sich gewährleisten, dass das fertige Modell die genau richtigen Abmessungen aufweist.

„Typisch Brandl“ kann man dieses Bild betiteln. Hier wurde einfach an alles gedacht, was für Stimmung und Romantik wichtig ist. Eine Traumanlage eben …



Die fertige Brücke ist eingeklebt. Nur schwach zu erkennen sind die unterlegten Furnierstreifchen, mit denen die richtige Fahrbahnhöhe eingestellt wurde.



Das Gelände ist um die Brücke herum „gewachsen“ und auch die Straßentrasse gibt es schon. Nun wird der Bereich unter dem Gewölbe „gepflastert“.

Unsere Fachhändler im In- und Ausland, geordnet nach Postleitzahlen

MC Modellbahn-Center • EUROTRAIN Idee+Spiel-Fachgeschäft • Spielzeugring-Fachgeschäft
FH = Fachhändler • RW = Reparaturdienst und Werkstätten • H = Hersteller • A = Antiquariat • B = Buchhändler • SA = Schauanlagen

01069 Dresden
LOKPAVILLON DRESDEN GmbH
Eisenbahnen im Modell
F.-List-Platz 2
Tel.: 0351 / 4965831 • Fax: 351 / 4965833
www.lokpavillon.de
FH/RW EUROTRAIN

04109 Leipzig
bahnundbuch.de
Versandhandel für Fachliteratur, Videos, DVDs, CDs
Gustav-Mahler-Str. 31
Tel.: 0341 / 2682492 • www.bahnundbuch.de
B

10589 Berlin
MODELLB. am Mierendorffplatz GmbH
Mierendorffplatz 16
Direkt an der U7 / Märklin-Shop-Berlin
Tel.: 030 / 3449367 • Fax: 030 / 3456509
www.Modellbahnen-Berlin.de
FH/RW/A/B EUROTRAIN

12105 Berlin
MODELLBAHN PIETSCH GMBH
Prühßstr. 34
Tel./Fax: 030 / 7067777
www.modellbahn-pietsch.com
EUROTRAIN

12524 Berlin
ZUM ALTEN DAMPFROSS
Modelleisenbahnen & Anlagenbau
Rudowerstr. 70
Tel.: 030 / 67068107 • Fax: –/108
www.zum-alten-Dampfross.de
FH/RW/H

14057 Berlin
BREYER MODELLEISENBAHNEN
Kaiserdamm 84
Tel./Fax: 030 / 3016784
info@breyer-modellbahnen.de
FH/RW/A

16348 Wandlitz
FINSTER TRASSENMODULTECHNIK
Präzisionsnormteile aus Holz
Birkenstr. 83
Tel./Fax: 033397 / 62178
www.finster-trassenmodultechnik.de
H

18109 Rostock
DÜTT + DATT
An- + Verkauf von Modelleisenbahnen
Albrecht-Tischbein-Str. 45 (EK2 Klenow-Tor)
Tel.: 0381 / 2946048 • Fax: 0381 / 2109149
www.rostock-modellbahn.de
A

22767 Hamburg
MODELLBAHN ALTONA
Dipl. Ing. Uwe Draabe
Ehrenbergstr. 72
Tel.: 040 / 3800819 • Fax: 040 / 3892491
www.1000Loks.de
FH/RW/A EUROTRAIN

24558 Henstedt-Ulzburg
www.Flexgleise.de
GT-GLEIS-EUROPAVERTRIEB
Inh. Stephan Krause
Lindenstr. 11
Tel.: 04193 / 9036951 • Fax: 04193 / 9036957
FH/H

24955 Harrislee
SPIELWAREN & MODELLBAHNEN
Lutz Trojaner
Süderstr. 79
Tel.: 0461 / 71682
Fax: 0461 / 71592
FH/RW

28237 Bremen
ROLAND MODELLBAHNSTUDIO
Gröpelinger Heerstr. 165
Tel.: 0421 / 613078
roland.modellbahnstudio@ewetel.net
FH/RW/B

30159 Hannover
TRAIN & PLAY
Modelleisenbahnen • Modellautos
Breite Str. 7 • Georgswall 12
Tel.: 0511 / 2712701
Fax: 0511 / 9794430
FH/RW/A

33102 Paderborn
MODELLBAU SESTER
Friedrichstr. 7 • Am Westerntor
Tel.: 05251 / 27782 • Fax: 05251 / 21122
www.modellbau-sester.de
webmaster@modellbau-sester.com
FH/RW/A/B

34123 Kassel
RAABE'S SPIELZEUGKISTE
Leipziger Str. 153
Tel.: 0561 / 85771
www.raabes-spielzeugkiste.de
FH/RW/A

34134 Kassel
ZWEHRENER MODELLBAU-LÄDCHEN
Leuschnerstr. 13
Tel.: 0561 / 46753
FH/RW

37081 Göttingen
HOBBY-CENTER
Das Modellbahn-Fachgeschäft
Maschmühlenweg 40
Tel.: 0551 / 48284 • Fax: 0551 / 43232
www.hobby-center.de
FH/RW/B

37213 Witzenhausen
MODELL-BAHNHOF-BAHNBAU
Kespermarkt 3
Tel.: 05542 / 5981
Fax: 05542 / 507929
www.gelstertalbahn.de
FH/RW/B/SA

38228 Salzgitter
www.train24.de
Die ganze Welt der Eisenbahnen
Tel.: 05341 / 1887700
info@train24.de
FH/B

40217 Düsseldorf
MENZELS LOKSCHUPPEN
TÖFF-TÖFF GMBH
Friedrichstr. 6 • LVA-Passage
Tel.: 0211 / 373328
www.menzels-lokschuppen.de
FH/RW/A MC EUROTRAIN

40723 Hilden
MODELLBAHNLADEN HILDEN
Klaus Kramm
Hofstr. 12
Tel.: 02103 / 51033 • Fax: 02103 / 55820
www.modellbahn-kramm.com
FH/RW EUROTRAIN

42289 Wuppertal
MODELLBAHN APITZ GMBH
Heckinghauser Str. 218
Tel.: 0202 / 626457 • Fax: 0202 / 629263
www.modellbahn-apitz.de
FH/RW

44339 Dortmund
MODELL TOM
• NEU • GEBRAUCHT • SERVICE •
Evinger Str. 484
Tel.: 0231 / 8820579 • Fax: 0231 / 8822536
www.modelltom.com
FH/RW

45359 Essen
TTM FUNKTIONSMODELLBAU e.K.
Frintroper Str. 407–409
Tel.: 0201 / 3207184
Fax: 0201 / 608354
www.ttm-shop.de
MC

49078 Osnabrück
J.B. MODELLBAHN-SERVICE
Lotter Str. 37
Tel.: 0541 / 433135
Fax: 0541 / 47464
www.jbmodellbahnservice.de
FH/RW EUROTRAIN

49413 Dinklage
QUATMANN-MODELLBAU
Bünner Ringstr. 46
www.qmb-modellbau.de
FH/H/SA

52080 Aachen
MODELLBAHN-SERVICE
Bohnen
Hans-Haase-Weg 38
Tel.: 0241 / 1891444
MBS-Bohnen@arcor.de
RW/H

58135 Hagen-Haspe
LOKSCHUPPEN HAGEN HASPE
Vogelsanger Str. 36-40
Tel.: 02331 / 404453 Fax: 02331 / 404451
www.lokschuppenhagenhaspe.de
office@lokschuppenhagenhaspe.de
FH/RW MC

63110 Rodgau
MODELL + TECHNIK
Ute Goetzke
Untere Marktstr. 15
Tel.: 06106 / 74291 • Fax: 06106 / 779137
info@mut-goetzke.de
FH

63654 Büdingen
MODELL & TECHNIK
RAINER MÄSER
Berliner Str. 4
Tel.: 06042 / 3930
Fax: 06042 / 1628
FH EUROTRAIN

66663 Merzig
MODELLBAHN-SPEZIALITÄTEN
HEINRICH RIEM
Kirchplatz 7
Tel.: 06861 / 792279 • Fax: 06861 / 792278
www.hriem.de
FH/RW

Diese Anzeige kostet nur € 13,– pro Ausgabe
Infos unter Tel.: 0 81 41 / 5 34 81 15
Fax: 0 81 41 / 5 34 81 33
e-mail: anzeigen@vgbahn.de

67071 Ludwigshafen-Oggersh.
SPIELWAREN WERST
Schillerstraße 3
Tel.: 0621 / 682474
Fax: 0621 / 684615
www.werst.de • werst@werst.de
FH/RW

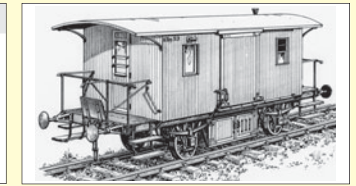
69214 Eppelheim/Heidelberg
MODELLBAHN SCHUHMANN
Schützen-/Ecke Richard-Wagner-Str.
Tel.: 06221 / 76 38 86
Fax: 06221 / 768700
www.Modellbahn-Schuhmann.de
FH/RW EUROTRAIN

71636 Ludwigsburg
MODELLBAHN – MODELLAUTO
Peter R. Weizenhöfer
Möglinger Str. 17
Tel.: 07141 / 260001 • Fax: 07141 / 200319
www.modellbahn-modellauto.de
FH/RW EUROTRAIN

72657 Altenriet bei Stuttgart
MODELLBAHNÖL SR-24
HANS WEISS
Im Breiten Baum 2
Tel.: 07127 / 35020 • Fax: 07127 / 21616
E-Mail: hans.weiss@geromail.de
H

Unsere Fachhändler im In- und Ausland, geordnet nach Postleitzahlen

MC Modellbahn-Center • EUROTRAIN Idee+Spiel-Fachgeschäft • Spielzeugring-Fachgeschäft
FH = Fachhändler • RW = Reparaturdienst und Werkstätten • H = Hersteller • A = Antiquariat • B = Buchhändler • SA = Schauanlagen

76227 Karlsruhe **www.dampfbahnshop.de** DVDs, Videos, Literatur + Erlebnisfahrten Zehntstr. 2 Tel.: 0721 / 4765705 • Fax: 0721 / 4765706 Neuerscheinungen: www.dampfbahnshop-aktuell.de **FH/B**	**82110 Germering** **HÖDL MODELLBAHN** Untere Bahnhofstr. 50 Tel.: 089 / 89410120 Fax: 089 / 89410121 www.hoedl-linie8.de • info@hoedl-linie8.de **FH/RW/H**	**86199 Augsburg** **AUGSBURGER LOKSCHUPPEN GMBH** Gögginger Str. 110 Tel.: 0821 / 571030 • Fax: 0821 / 571045 www.augsburger-lokschuppen.de **FH/RW** MC	**99830 Treffurt** **LOK-DOC MICHAEL WEVERING** Friedrich-Ebert-Str. 38 Tel.: 036923 / 50202 • 0173 / 2411646 www.lok-doc-wevering.de simiwe@t-online.de **RW**
76275 Ettlingen **MODELLBAHN-SERVICE** **Kurt Breymaier** Schöllbronnerstr. 7 kbreymaier@web.de **RW**		**90459 Nürnberg** **MODELLBAHNTREFF** **Gumpp & Härtel** Wölckernstr. 34 Tel.: 0911 / 4398750 **FH/RW** EUROTRAIN	**Europäisches Ausland**
76829 Landau **LOKSTOREDIGITAL OHG** Ihr Profi für die digitale Modelleisenbahn Bauerngasse 28 Tel.: 06341 / 96903-06 • Fax: 06341 / 96903-66 www.lokstoredigital.de **FH/RW/H/SA**	**83352 Altenmarkt/Alz** **MODELL-EISENBAHNEN** **B. Maier** Traunsteiner Str. 4 Tel.: 08621 / 2834 Fax: 08621 / 7108 **FH/RW** EUROTRAIN	**93455 Traitsching-Siedling** **MARGARETE V. JORDAN** **Inh. Neudert Lina** Am Berg 12 Tel.: 09974 / 524 Fax: • 09974 / 7256 www.jordan-modellbau.de **FH**	**CH-8640 Rapperswil** **MODELLBAUSTUDIO BORN** Kluggasse 12 Postfach 1704 www.modellbaustudio.ch **FH/RW/H**
80992 München **MODELLBAHNPROFIS** **Riffler & Ruhland OHG** Feldmochinger Str. 35 Tel.: 089 / 1403031 • Fax: 089 / 1404845 www.modellbahnprofis.de **FH/RW** EUROTRAIN	**83410 Laufen** **KKW MODELLEISENBAHN-REPARATURSERVICE GbR** Froschham 2 Tel.: 08682 / 953938 • Fax: 08682 / 954433 www.KKW-modellbahn-reparaturservice.de **RW**	**97070 Würzburg** **ZIEGLER MODELLTECHNIK** Textor Str. 9 Tel.: 0931 / 573691 www.modelltechnik-ziegler.de **FH/RW** EUROTRAIN	**CH-8712 Stäfa** **OLD PULLMAN AG** P.O.Box 326 / Dorfstr. 2 Tel.: 0041 / 44 / 9261455 Fax: 0041 / 44 / 9264336 www.oldpullman.ch • info@oldpullman.ch **FH/H**

VORSCHAU

So geht es weiter:





Unter den Titeln „Im Hochschwarzwald" und „Im hinteren Höllental" wurde in der EJ-Reihe „Superanlagen" eine Modellbahnanlage der Extraklasse vorgestellt. Während sich der erste Band vor allem mit den ländlichen Nebenbahnstationen Bonndorf und Lenzkirch befasst, thematisiert das zweite Heft den bekannten Bahnhof Neustadt im Schwarzwald und die von ihm ausgehenden Strecken. Nicht nur, dass die drei Bahnhöfe der Anlage in ihrer Gleis- und Längenentwicklung konsequent im Maßstab 1:87 gehalten sind und dass die umgebenden Gebäude einzeln vermessen und für die H0-Anlage maßstabsgetreu nachgebaut wurden; nein, das besondere Flair dieser Anlage beruht sicher nicht zuletzt auch auf der



exquisiten Landschaftsgestaltung durch Josef Brandl. Ihm ist es hier gelungen, die Eigenarten des südwestdeutschen Mittelgebirges überzeugend einzufangen. Lesen Sie, wie der Auftraggeber der Anlage über das Vorbild recherchierte, Pläne konkretisierte, Rahmen, Gleise und Elektrik baute bzw. bauen ließ und mit Josef Brandl einen kongenialen Partner für die endültige Umsetzung seiner Ideen fand.

Bau der Schwarzwald-Anlage

Von den ersten Plänen bis zur betriebsfähigen Modellbahn

Brandls Traumanlagen 1/2010 erscheint im Februar 2010

Fotos: Gabriele Brandl, Martin Fürbringer

Eisenbahn JOURNAL

Gegründet von H. Merker
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH,
Am Fohlenhof 9a, D-82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-33
E-Mail: redaktion@eisenbahn-journal.de
Internet: www.eisenbahn-journal.de

CHEFREDAKTEUR:
Gerhard Zimmermann (Durchwahl -18)

REDAKTION:
Dr. Christoph Kutter (Durchwahl -27)
Andreas Ritz (Durchwahl -32)
Tobias Pütz (Durchwahl -17)

MODELLBAU:
Josef Brandl

TEXT:
Friedel Helmich, Tobias Pütz, Dieter Stollner

GLEISPLANZEICHNUNG:
Martin Fürbringer

FOTOGRAFIE:
Gabriele Brandl, Dieter Stollner

LAYOUT:
Tobias Pütz

REDAKTIONELLE BETREUUNG:
Tobias Pütz

Verlagsgruppe Bahn GmbH



Am Fohlenhof 9a, D-82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-33

GESCHÄFTSFÜHRUNG:
Horst Wehner, Werner Reinert
VERLAGSLEITUNG:
Thomas Hilge (Durchwahl -30)
ANZEIGENLEITUNG:
Elke Albrecht (Durchwahl -15)
ANZEIGENSATZ UND -LAYOUT:
Evelyn Freimann (Durchwahl -19)
VERTRIEBSLEITUNG:
Elisabeth Menhofer (Durchwahl -11)
VERTRIEB & AUFTRAGSANNAHME:
Petra Schwarzendorfer (Durchwahl -35), Petra Willkomm (Durchwahl -28), Karlheinz Werner (Durchwahl -34), Ingrid Haider (Durchwahl -36)
E-Mail: bestellung@vgbahn.de
AUSSENDIENST & MESSEN:
Christoph Kirchner (Durchwahl -31), Ulrich Paul
VERTRIEB EINZELVERKAUF:
MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb GmbH & Co. KG, Breslauer Straße 5, D-85386 Eching/München, Tel. 089/3 19 06-0, Fax 089/3 19 06-113
ABO-SERVICE:
PMS Presse Marketing Services GmbH & Co. KG, Adlerstr. 22, 40211 Düsseldorf, Tel. 01805/566201-62, Fax 01805/566201-94
14 Cent pro Minute aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk ggf. abweichend
ERSCHEINUNGSWEISE UND BEZUG:
Zwei Ausgaben Josef Brandls Traumanlagen jährlich, pro Ausgabe € 13,70 (D), € 15,00 (A), sfr 27,40
Jahresabonnement € 25,00 (Inland), 28,60 (Ausland)
Das Abonnement gilt bis auf Widerruf, es kann jederzeit gekündigt werden.
BANKVERBINDUNG:
Deutsche Bank AG Essen, Kto 2860112, BLZ 360 700 50
LITHO:
WASO PPS, Adlerstr. 22, 40211 Düsseldorf
DRUCK:
WAZ-Druck, Theodor-Heuss-Str. 77, 47167 Duisburg-Neumühl

Josef Brandls Traumanlagen 2/2009
ISBN 978-3-89610-308-6

Spezialisten-Verzeichnis

alphabetisch

A Anlagenplanung
M Modellbahnanlagen
D Dioramenbau
Seit 1998

Guido Kiesl
Erkersreuther Str. 15 • Plößberg • 95100 Selb
Tel./Fax: 09287 / 1475 • Funk 0171 / 6143868
eMail: g.kiesl-amd@fichtelgebirge.org

Stabiler Holzaufbau, exakte Gleisverlegung, digitale Steuerung mit Gleisbildstellpult, hochwertiger Landschaftsbau (z.B. Silflor), Transport und Aufbau, und das alles aus einer Hand und zum fairen Preis!

www.modelleisenbahnbau.de



"...wie in echt"

Langmesser-Modellwelt

• Resin-Modelle
• Landschaftszubehör
• Anlagenbau

Wolfgang Langmesser
Am Schronhof 11 • 47877 Willich
Tel.: 02156 / 109389 • Fax: 02156 / 10 93 91
E-Mail: info@langmesser-modellwelt.de
www.langmesser-modellwelt.de

Haben Sie einen speziellen Anlagenwunsch?

Dann könnte dies hier die richtige Adresse für Sie sein:

Modellbahn-Anlagenbau
J. Brandl
Fronfischergasse 6
93333 Neustadt
Tel.: 0 94 45 / 83 93 oder 410
Fax: 0 94 45 / 2 19 48



MONDIAL Vertrieb
M. Brämer • Am Hünenstein 12 • D-26904 Börger
SYSTEME LAUER
Tel. 0 59 53 / 92 59 74 • Fax: 0 59 53 / 92 59 75 Internet: www.mondial-braemer.de

Wir sorgen für Sicherheit und Abwechslung auf Ihrer Modellbahnanlage

Schattenbahnhof- und Blockstellensteuerungen für den Analog- und Digitalbetrieb. Kehrschleifen- und Pendelautomatik, Leistungsfahrregler für Großbahnen und viele weitere Produkte.

Unser Katalog ist gegen Einsendung von € 4,50 in Briefmarken erhältlich.



SPUR-0
SCHNELLENKAMP
Technischer Modellbau

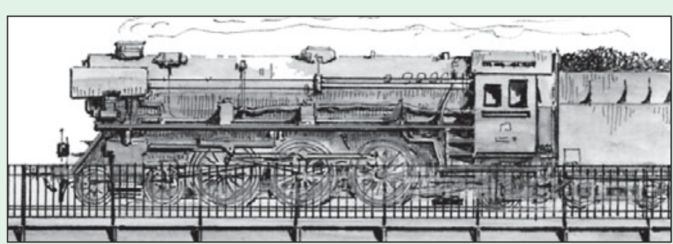
Treiser Pfad 1
D-35418 Buseck
Tel.: 0 64 08 / 39 18
Fax: 0 64 08 / 50 14 96
www.schnellenkamp.com
schnellenkamp@t-online.de

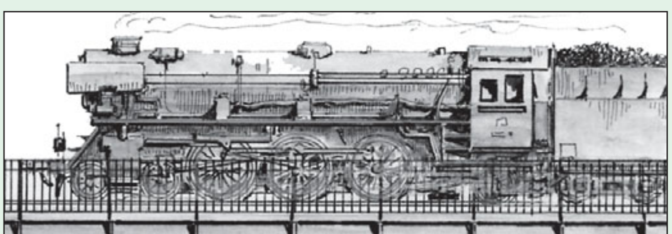
Gebr.  GmbH

Kreuzstr. 9 • 78148 Gütenbach
Tel. 07723 / 651-0 • Fax 07723 / 651-123
www.faller.de • info@faller.de
Modellbahn-Zubehör in H0, N, Z. Gebäudebausätze.
Katalog über Fachhandel oder direkt bei Faller.



Robert-Bosch-Str. 41
D-74523 Schwäbisch Hall
Transformatoren und Netzgeräte
Tel.: 0049 / 791 / 95 05 60
Fax.: 0049 / 791 / 9 50 56 30
E-mail: titan-sha@t-online.de
Internet: www.titan-sha.de









Kittler GmbH
Am Bahndamm 10
D-76437 Rastatt

Qualitativ hochwertiges Landschaftsgestaltungs-Zubehör und elektronische Modellbahnsteuerung sowie entsprechende Fachliteratur. Katalog über Fachhandel.



WEINERT MODELLBAU
Mittelwendung 7 • 28844 Weyhe-Dreye
www.weinert-modellbau.de
Vertrieb von PECO www.peco-gleise.de
Weinertkatalog € 13,– • Neuheiten 2009 € 3,– • Pecokatalog € 4,– Briefmarken oder V-Check



MANCHE SAGEN WIR WÄREN ANDERS!?

Wollt Ihr auch anders sein?
www.kotol.de
...und was macht dich glücklich?
Aber Vorsicht!
Kann süchtig machen!

Kein Internet? Kein Problem! KoTol hat auch einen Katalog. Tel.: 030-67892231



Dampföl: Leicht dosierbar mit EW-Spritze
Reinigungsöl: für Schienen, Motoren und Getriebe

Bei Modellbahnern seit 45 Jahren ein Begriff für Qualität

Wirkt sofort schmutzlösend und greift keinen Kunststoff an. Leinenlappen oder Filz satt tränken und einfach über die Schienen wischen. Vorzüglich geeignet für Schienenreinigungswagen und für Ultraschallbehandlungen.
Kein Schmieröl für Achslager und Getriebe.
Vielseitig verwendbar auch im Haushalt (z.B. für Schlösser)
Hersteller: Hans Weiss • Im Breiten Baum 2 • D-72657 Altenriet
Fax 07127/21616 • E-Mail: hans.weiss@geromail.de

Kompetenz
in Vorbild und Modell



Seit mehr als 25 Jahren ist das Eisenbahn-Journal die Pflichtlektüre für alle Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner – Monat für Monat, über 100 Seiten stark, hochwertig illustriert und in großzügiger Aufmachung. Hier finden Sie historische Bilddokumente und Wissenswertes aus der Blütezeit des Dampfbetriebs ebenso wie Berichte und Fotoreportagen aus dem Bundesbahn-Alltag der 50er- bis 80er-Jahre, Porträts klassischer Bahnfahrzeuge, Modellneuheiten und Tests, tolle Modellbahn-Anlagen, wertvolle Tipps für die Modellbahn-Praxis und vieles mehr. Als Eisenbahn-Journal-Leser sind Sie stets bestens informiert über die Welt der großen und der kleinen Bahnen – lassen Sie sich überzeugen!

Das Eisenbahn-Journal gibt's jeden Monat neu beim Fach- und Zeitschriftenhändler, im Bahnhofsbuchhandel oder direkt beim Verlag: VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck.

Jetzt testen und Geschenk kassieren:
Schnupperabo + Werkzeugbox = € 14,40



Sie erhalten drei Eisenbahn-Journal-Monatsausgaben für zusammen nur € 14,40 statt € 22,20 beim Einzelkauf – und als Dankeschön das praktische 25-teilige Werk-zeugset in der stabilen Metallbox. Wenn Ihnen das Eisenbahn-Journal gefällt, erhalten Sie anschließend ein Jahresabonnement über 12 Ausgaben plus Messe-Sonderausgabe zum Abo-Vorzugspreis von nur € 84,50 (statt € 96,80 bei Einzelkauf).

Hier gibt's das Schnupperabo:

- **Gleich 02 11 / 69 07 89 24 anrufen**
- **Fax an 02 11 / 69 07 89 80**
- **E-Mail an bestellung@pms-abo.de**
- **Bestellung an PMS-Aboservice, Adlerstr. 22, 40211 Düsseldorf schicken**